This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

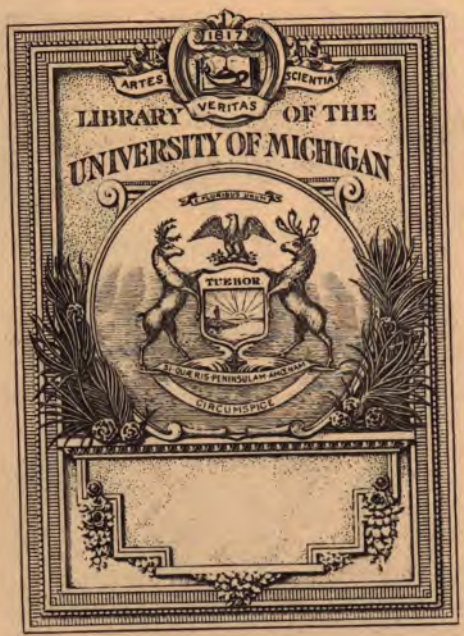
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

A 446586 DUPL


1817
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE

TRAITÉ

ÉLÉMENTAIRE ET HISTORIQUE

D'ADMINISTRATION

DE LA MARINE.

TRAITÉ

ÉLÉMENTAIRE

ET HISTORIQUE

D'ADMINISTRATION

DE LA MARINE,

Par Mr. S. CHARLANT,

Commis d'Administration de la Marine.

A TOULON

CHEZ MONGE ET VILLAMUS,

LIBRAIRES-ÉDITEURS.

1841.

1B
71
.C47

Le dépôt exigé par la loi ayant été fait, l'Auteur considérera comme contrefait, et poursuivra comme tel tout exemplaire du présent ouvrage qui ne sera pas revêtu de sa signature.

Signature de l'Auteur.

Toulon. — Imprimerie de A. BAUME fils aîné, rue Royale.

580081-128

INTRODUCTION.

L'administration de la marine embrasse des connaissances si étendues et si variées, par les relations que la navigation et le commerce nous font entretenir avec tous les peuples maritimes du monde, qu'on ne saurait exiger trop de garanties de la part de ceux qui se destinent à une branche aussi importante du service public.

L'obligation du concours, pour l'obtention des places de Commis ordinaires de la marine, fut un premier pas vers le perfectionnement d'un corps dont les services, reconnus indispensables par l'expérience de plusieurs siècles, doivent nécessairement influer sur la prospérité de la marine, sans l'accroissement de laquelle la France ne pourrait conserver le rang qu'elle est appelée à tenir parmi les nations de l'Europe.

On a dû souvent regretter de ne pas trouver un livre contenant des notions sur toutes les parties administratives de la marine, offrant en quelque sorte l'histoire du corps de l'administration civile, depuis son origine, et pouvant faciliter à traiter les questions proposées aux examens, en affranchissant, d'ailleurs, les commençans d'une tâche trop labo-

rieuse, celle de compulser 3 à 400 volumes consignés dans une bibliothèque.

L'auteur a tâché, dans ce petit ouvrage, de remplir, très succinctement, ce double but.

Nous n'offrons aussi, aux jeunes administrateurs, qu'un manuel élémentaire, propre à les préparer à des études plus approfondies sur chaque partie de la science administrative.

On doit déjà, à M. le commissaire général Sanson la publication d'un recueil de Lois et Ordonnances qui ne laisse rien à désirer, en ce qui concerne l'importante administration des bâtimens armés. Deux autres traités complets, sur la solde et sur le service de l'inscription maritime, publiés par les soins éclairés de cet administrateur en chef, viendront bientôt augmenter le nombre d'ouvrages instructifs dont le besoin se fesait sentir, et qu'on ne saurait trop multiplier.

L'empressement que MM. les employés de l'administration ont mis à souscrire pour la publication de ce faible essai, tout en décelant un honorable esprit de corps, a dû faire regretter à l'auteur de n'avoir pu traiter plus complètement des questions très-intéressantes : Il s'estimerait cependant assez heureux, si son travail pouvait servir à inspirer à d'autres plus capables le désir de perfectionner une œuvre qu'il n'a fait qu'ébaucher.

Ire PARTIE.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

SOMMAIRE.

De l'Administration en général. — Définition. – Division. – But important de son institution. – Son organisation. – Qualités nécessaires à l'administrateur. – Réflexions et remarques.

Administration de la marine. — Notice sur la marine militaire. – Ses rapports avec la prospérité de l'État. – Principes de sa force. – Nécessité d'une législation maritime. – Élémens qui doivent concourir aux progrès de la marine. – La spécialité d'un corps administratif de la marine est nécessaire. – Etendue des connaissances qu'exigent ses attributions. – Rivalité, lutte entre les officiers militaires et les officiers civils.

Historique de l'Administration de la Marine. — Amirauté. – Les administrateurs traités favorablement. — Fâcheuses conséquences des Ordonnances de 1765 et 1776. – Ordonnance de 1784. – Causes des réorganisations fréquentes du corps de l'Administration. – Résumé de l'Ordonnance de 1791. – Ses conséquences. – Nouvelle chute de l'administration civile. – Régime des agents maritimes. – Division des pouvoirs. – Autre réorganisation. – Discussion à ce sujet dans l'assemblée nationale.

– Décrets de l'an IV. – Rétablissement des ordonnateurs. — Ils ne sont plus chargés de fonctions militaires. — Nouvelles attaques contre le corps de l'Administration. – Ordonnateurs généraux. — Division de l'autorité des Ports en direction militaire et direction civile. – Mauvais résultats. = Établissement des Préfectures maritimes. – Élèves d'administration. – Nouvelle composition du corps d'administrateurs. – Restauration de 1815. – Sages dispositions qui règlent l'autorité dans les Ports. – Création des Commandants et des Intendants de la marine. — Extrait de l'Ordonnance 1815. – Influence de l'avènement de Charles X, sur l'administration de la marine. – Rétablissement des Préfectures maritimes. – Ordonnance de 1827. – Déchéance du corps de l'administration. – Conséquences de l'organisation des Équipages de ligne. – Suppression des élèves d'administration. – Commissariat de la marine. – Difficultés pour mettre en harmonie les attributions du Commissariat avec celles de l'Intendance militaire.

État actuel de l'Administration de la Marine en général. — Administration centrale. – Ses divisions. – Résumé de ses attributions. – Arrondissemens maritimes. – Division du service. – Attributions du Préfet maritime. – Attributions du Conseil d'administration. – Attributions du Commissaire-Général. – Travaux des Ports administrés par quatre Directions. – Comptabilité de ces Directions. – Service administratif des Ports divisé en six détails. – Attributions de chacun de ces détails. – Détail des revues. – Courant. – Arriéré. – Comptabilité. – Bureau des remises. – Bureau des troupes et officiers sans troupe. – Détail des approvisionnemens. – Détail des travaux

et prisons. – Détail des hôpitaux. – Service des chiourmes. – Détail de l'inspection des subsistances. – Précis historique de l'administration des subsistances.– Réflexxions sur son isolement des autres services. – Equipages de ligne. - Bureau de la comptabilité centrale des fonds.

Réflexions et Remarques. — Tableaux comparatifs. – L'administration pourrait être divisée en six parties distinctes, administrées par six espèces d'administrateurs distincts. – Spécialité du corps de l'administration nécessaire en France. – Nécessité du concours pour l'avancement. – Cette exigence doit avoir des bornes. – Affabilité désirable dans un administrateur de la marine. – Urgence des formes administratives.

DE L'ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Administration, dans son acception rigoureuse, signifie gouverner, diriger, conduire, des affaires publiques ou particulières; mais en prenant cette dénomination dans un sens plus ordinaire, on donne le nom d'administration à un corps spécialement chargé de la comptabilité d'une partie quelconque de l'administration générale d'un État; c'est-à-dire de la régularité des recettes, de l'ordonnancement, de la classification et de la justification des dépenses, suivant les règlemens; de là, l'administration des finances, de la guerre, de la marine, etc.

La science administrative peut se diviser en trois parties principales. La première consiste à créer et organiser; la seconde comprend l'application, la direction, les modifications; et la troisième l'exécution suivant les formes établies.

Les administrateurs de la première classe sont les hommes de génie, les législateurs dont les conceptions profondes embrassent ce qui peut convenir à plusieurs générations. Cette haute intelligence ne saurait s'acquérir par l'étude la plus grande; ceux de la seconde classe mettent en œuvre ces conceptions supérieures,

et cette aptitude dans la direction peut être le fruit de l'étude et de l'expérience; enfin aux administrateurs de la troisième classe appartient la tâche laborieuse de l'exécution pour laquelle il ne faut que du zèle, de l'intégrité et de l'habitude.

Produire, conserver, économiser, enrichir, en un mot assurer le bien général du service dont elle est chargée tout en agissant dans l'intérêt particulier de ses administrés, telles sont les obligations imposées à l'administration.

Toute réunion d'hommes civilisés, toute société, de quelque étendue qu'elle soit, ne pourrait se passer d'administration, puisqu'il est vrai que le plus petit établissement commercial ne peut exister sans le secours d'agens de confiance qui reçoivent ou délivrent, et de commis qui enregistrent.

Dans un état, l'administration est partagée en plusieurs parties distinctes, chacune sous la direction générale d'un Ministre. Ces parties sont encore divisées et subdivisées en diverses branches aboutissant à un centre commun, le ministère, où elles sont contrôlées et centralisées, et qui, par la classification et la justification des dépenses qu'elles présentent, permettent à chaque ministre de rendre un compte exact de l'emploi des fonds qui lui ont été alloués.

L'ensemble d'une administration présente un composé d'autorités partielles, dépendantes les unes des autres et se contrôlant mutuellement par le fait seul de leurs

attributions, en sorte que, malgré l'ordre hiérarchique, aucun de ces pouvoirs n'est appelé à constater par lui seul.

L'autorité du chef lui a été donnée pour diriger et surveiller le subalterne sans qu'il puisse lui-même enfreindre les lois, dans ce sens que tous les signataires d'une pièce de comptabilité y sont également responsables en ce qui les concerne : c'est en quoi consiste la garantie de l'intérêt public, car nul membre de la société actuelle n'est apte, individuellement, à offrir une responsabilité suffisante.

On croit vulgairement que pour bien remplir un emploi administratif il suffit de savoir lire, écrire et calculer. C'est une grande erreur. Ces connaissances communes et usuelles seraient insuffisantes, lors même qu'on n'envisagerait que le fait matériel du corps qui administre ; mais si l'on veut considérer ce corps dans son ensemble, c'est-à-dire le regarder comme un tout marchant vers un but d'intérêt général, on ne sera peut-être pas surpris d'apprendre que certaines administrations auraient besoin, par la nature de leurs attributions, d'avoir des notions sur presque toutes les connaissances humaines.

D'ailleurs si l'on ne considère isolément que le simple employé borné dans sa carrière ; on devra toujours apprécier l'homme intègre et expéditif, joignant à une bonne écriture, qualité assez indispensable, et à une grande facilité dans l'exécution de ses opérations, un coup-

d'œil sûr et une connaissance exacte des ressorts d'une administration, dont les formes et les conventions doivent changer et varier assez souvent pour l'obliger d'en faire une étude particulière.

Les lumières et l'habileté, dans un administrateur, doivent être unies à la probité et à l'affabilité ; c'est ce qu'on pourrait appeler les qualités matérielles et les qualités morales.

Un administrateur qui n'aurait que de l'habileté, travaillerait avec méthode pour rendre des comptes, suivant les formes voulues.

Un administrateur qui aurait plus de probité que d'habileté, administrerait comme s'il s'agissait de ses propres affaires.

Le premier remplirait le but unique qu'il se proposerait, d'augmenter ses revenus, d'obtenir des éloges et des récompenses.

Le second agirait plus dans l'intérêt général, épargnerait les deniers publics et n'obtiendrait rien.

L'un se bornerait à faire marcher la partie du service qui lui serait confiée, sans considérer si elle marche droit.

L'autre surveillerait tout attentivement et travaillerait lui-même sans cesse.

Or, comme il est rare qu'une aptitude suffisante ne soit pas unie à l'intégrité, il résulte que des administrateurs de cette dernière espèce seraient préférables aux autres.

Un corps administratif seulement habile tendrait à ruiner l'État, lorsque composé d'hommes probes et travailleurs il tendrait à sa prospérité : Louvois et Fouquet étaient faits pour ruiner la France, et Colbert pour la rendre florissante.

Feu M. Boursaint, célèbre directeur de l'établissement des Invalides de la marine, doit mériter à jamais les regrets de la population maritime. Administrateur profond et désintéressé, c'est à ses constans efforts que la grande famille des gens de mer doit le replacement de la caisse des Invalides dans les attributions du ministère de la marine. Il provoqua les différentes mesures prises par la Commission de surveillance de l'Établissement, pour augmenter de 600 mille francs les sommes payées annuellement aux pensionnaires de la caisse. Son testament est le monument admirable et touchant d'un homme qui consacra sa vie au bien-être des gens de mer, et qui doit être regardé comme un vrai type d'administrateur.

La politesse et l'affabilité sont des qualités bien désirables dans un administrateur. Tous ceux que leurs affaires appellent dans les divers bureaux, qu'ils soient militaires, marins, ou contribuables, ont également droit à l'obligeance des employés. Il n'est rien de plus déplorable que la morgue bureaucratique de certains barbouilleurs de papiers ou faiseurs de chiffres, qui, par cela seul qu'ils sont chargés de l'enregistrement journalier de certaines pièces, ou de quelqu'autre frac-

tion très secondaire d'un service quelconque, croient tenir dans leurs mains les rênes de l'administration, n'ont jamais le temps de répondre aux renseignemens qui leur sont humblement demandés, ou rudoient dédaigneusement les malheureux réclamans, auxquels ils se plaisent souvent à faire faire antichambre.

Il importe que les employés des diverses administrations soient profondément pénétrés de l'importance de leur mandat. Chaque employé, en ce qui le concerne, même dans les fonctions en apparence les moins essentielles, doit se considérer comme collaborateur de la grande œuvre administrative; ou mieux encore comme une sentinelle placée pour veiller aux intérêts du pays, ou à ceux des particuliers qui les lui ont confiés. C'est en quelque sorte entre les mains des employés que sont placées les ressources de l'un et des autres; c'est de leur bonne foi, de leur exactitude ou de leur négligence que dépendent l'économie ou le gaspillage de sommes immenses.

Il ne suffit pas qu'un administrateur sache ce qu'il a à faire. Il faut encore qu'il connaisse l'esprit des ordonnances, leur origine, les considérations qui ont dû les provoquer, afin qu'il puisse suppléer provisoirement à leur silence dans des cas imprévus et pressants, et pour que dans de pareilles circonstances il ne soit pas exposé à faire de fausses interprétations.

Administration de la Marine.

INTRODUCTION.

La prospérité de la France ne peut être qu'en raison de l'accroissement de sa marine. Ce serait une erreur bien déplorable de regarder la force navale comme un moyen secondaire de notre existence politique ; l'histoire nous prouve assez que toutes les nations qui se sont appliquées à la navigation ont pu déployer une grande puissance. Richelieu, qui comprenait cette vérité, il y a 200 ans, a dit avec raison : *La puissance en armes requiert non seulement que le roi de France soit fort sur terre ; mais aussi qu'il soit puissant sur mer.*

C'est de Louis XIV que date notre marine. Ce monarque, qui sans être grand avait cependant du goût pour la grandeur, voulut avoir des vaisseaux ; en conséquence il forma des arsenaux, équipa des flottes avec une prodigieuse rapidité. Il eut bientôt de bons marins et bientôt le pavillon français se fit respecter sur les mers. On attribue ces succès et ces merveilles au génie de Colbert, d'un homme aperçu par Louis XIV dans l'obscurité des bureaux. Colbert seul connut les vrais principes de la force et de l'utilité de l'armée navale ; il

comprit qu'elle devait servir à protéger le commerce, les colonies et la marine marchande. Seigneley, qui vint ensuite, s'écarta de ces principes et causa, dit-on, les dépenses et les malheurs de la marine.

L'existence d'une marine étendue réclame nécessairement une législation particulière.

La plus ancienne ordonnance sur la marine, en France, est celle de Charles VI, publiée à Paris en 1400. Parurent ensuite successivement celles de Louis XI en 1480, de François Ier en 1517 et 1543, de Charle IX en 1562, de Henri III en 1584, et de Louis XIII en 1634 et 1635.

Ces ordonnances, toutes imparfaites qu'elles sont, n'en étaient pas moins proportionnées aux exigences de leur époque, et attestent que tous les souverains ont senti la nécessité de soumettre la navigation aux règles d'une législation fondée sur le droit public.

Jusqu'à Louis XIII la marine militaire ayant été presque nulle, ont ne dût s'attacher qu'à la législation relative à la discipline intérieure des navires destinés presque toujours au commerce ; mais l'accroissement de ce commerce, les acquisitions faites au delà des mers, le besoin de les protéger, durent naturellement inspirer à Louis XIV le désir d'avoir une marine militaire. De là vint la nécessité d'agrandir les institutions en raison de ce développement, de fixer et de réunir une jurisprudence éparse et incertaine, et le génie de Colbert fit surgir l'ordonnance de 1681, monument impérissable de prévoyance et de sagesse, qui a imprimé

à son époque un caractère législatif que deux siècles n'ont pu altérer.

L'indispensabilité d'une marine en France bien reconnue, il reste à distinguer les principaux élémens qui doivent concourir à assurer son existence.

Ces élémens, au nombre de trois, sont la construction des vaisseaux, la navigation et la guerre de mer, l'administration des arsenaux et armées navales. Il faut donc avoir des ingénieurs, des marins et des administrateurs.

Pour exceller dans l'une de ces trois connaissances, il faut toute l'attention de l'homme le plus appliqué. Il pourrait être contraire au bien général de confier à un direction de trois services si différens entre eux et si importans.

Pour donner à ces 3 corps, ingénieurs constructeurs, officiers de vaisseaux et administrateurs, l'impulsion nécessaire au développement de leurs facultés, il faut encore qu'ils soient distincts, indépendants les uns des autres, et également bien traités. Le contraire occasionnerait des froissemens et des lenteurs préjudiciables au bien du service, éteindrait l'émulation et tendrait à éloigner les capacités si désirables dans chacun d'eux.

L'administration de la marine embrasse par ses attributions tous les autres services administratifs, c'est-à-dire, les finances, le matériel naval, les subsistances, le droit maritime, l'état civil, enfin les rapports com-

merciaux et autres qui régissent nos relations avec les nations maritimes des quatre parties du monde.

Pour exceller dans la partie administrative de la marine, il faut *donc se rendre propre une prévoyance infinie, une méthode claire et précise pour toutes les opérations, une connaissance parfaite de la valeur intrinsèque des matières, de leurs moyens de transport et de conservation, de la quantité nécessaire de chacune d'elles pour telle ou telle réparation, de ce qu'elles ont par leur nature respective de concordant ou d'incompatible entre elles.*

Les administrateurs en chef des ports en sont la providence ; s'ils manquent de ces qualités, le gaspillage et le cahos désolent tout le service maritime et dessèchent le trésor public.

Cependant, malgré l'étendue et la diversité des connaissances qui doivent distinguer l'administration de la marine, et écarter toute rivalité entre elle et le corps d'officiers de vaisseaux chargé d'attributions si différentes, et non moins importantes, il existe depuis Louis XIV, entre ces deux corps appelés à concourir ensemble aux progrès de la marine, une lutte déplorable tendant d'un côté à donner aux officiers de vaisseaux la direction des fonctions administratives, et de l'autre à laisser au corps des administrateurs civils une spécialité et une indépendance dont l'expérience de plusieurs siècles a démontré la nécessité.

Mais avant de développer les preuves de cette asser-

tion, je vais tracer succinctement l'historique du corps de l'administration de la marine, en ce qui concerne les ports et arsenaux ; c'est-à-dire le montrer dans les différentes positions qu'il a occupées, faire connaître les services qu'il a rendus, les résultats produits par son abaissement ou son élévation, et enfin l'état de décadence où il est aujourd'hui.

HISTORIQUE

DE

L'ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Depuis Charles VI, l'amirauté, sous l'autorité unique de l'amiral, était exclusivement chargée dans chaque port de tout ce qui se rattachait à l'administration de la marine, qui suivant le principe gouvernemental dominant de cette époque, que tout appartient au Roi; paraît avoir long-temps été considérée comme une espèce de grand fief concédé à l'amiral, dont la charge se rapprochait assez de celle de grand vassal de la couronne.

Ainsi cette institution, fondée sur un principe de l'ancienne féodalité, fut long-temps maintenue dans son intégrité à la faveur des privilèges et de la vénalité des charges, et parce que, d'ailleurs, elle suffisait aux besoins de l'époque; mais l'agrandissement progressif des marines marchande et militaire réclamant une législation plus vaste et plus compliquée, et plus tard l'émigration ayant réduit considérablement le cadre des officiers de vaisseaux, que les fonctions administratives détournaient en grand nombre du service militaire, l'amirauté, vers l'année 1689, partagea ses attributions

avec des intendants et ordonnateurs des ports maritimes, jusqu'en 1792, où elle fut entièrement supprimée.

En 1689 les administrateurs, appelés officiers de finances, paraissent jouir de la considération et de l'indépendance sans lesquelles un corps ne saurait atteindre le but de son institution, il est embarqué des administrateurs sous le titre d'écrivains du Roi. La même ordonnance attribue aux intendants et ordonnateurs les droits de procédure, de vente et adjudication des vaisseaux et marchandises pris par une division ou escadre. Les procédures des prises faites par les vaisseaux particuliers, sont dressées par l'amirauté des lieux où les prises sont conduites; mais l'amirauté est obligée de communiquer cette procédure à l'intendant et au contrôleur.

En 1695 l'amirauté est de nouveau chargée de toutes les procédures, jusqu'en 1781, où les opérations subséquentes au jugement de bonne prise rentrent dans les attributions des intendants. Le service des classes, qui avait été précédemment attribué aux officiers militaires, est aussi partagé entre eux et les officiers civils. Cet état de chose favorable aux administrateurs subsista, sauf quelques légères modifications, jusqu'en 1765.

A cette époque le ministre Choiseuil établit dans les ports une administration mixte, et met dans une continuelle opposition les administrateurs et les officiers militaires, en attribuant à ces derniers une

inspection perpétuelle sur toutes leurs opérations, avec faculté de suspendre les travaux, ce qui produit des entraves, des luttes scandaleuses et la confusion.

M. de Sartines dans son ordonnance de 1776 va plus loin encore. Les officiers militaires ont la direction générale de tous les travaux, et les agents civils sont chargés d'approvisionner, de payer et de compter.

Sa Majesté considérant, dit cette ordonnance, *que les officiers de la marine étaient assez instruits pour participer à la direction des détails des arsenaux et autres, leur confie la direction des travaux relatifs à la construction, le gréement et l'équipement de ses vaisseaux.*

Cette division du service administratif ne permit plus de limiter les dépenses, les consommations exagérées ne furent plus réprimées par aucun frein, et ce régime fut le plus désastreux qui ait existé.

La comptabilité et l'approvisionnement des escadres furent aussi confiés, ainsi que toutes les opérations administratives, aux officiers militaires. Les désordres, suite inévitable d'une pareille administration, eurent pour conséquence de ne pouvoir justifier l'emploi d'environ un milliard et demi.

Frappée de cet état déplorable, et à la demande des officiers militaires eux-mêmes, l'ordonnance de 1784 chargea de nouveau les agens civils de la marine de la direction des approvisionnemens, de la comptabilité

et de tous les détails de l'administration des armées navales.

Pendant que les officiers militaires administraient les ports, de 1776 à 1784, les dépenses annuelles s'élevaient à 160 millions; tandis que sous les administrateurs civils, et à peu près dans les mêmes circonstances, elles ne s'élevaient qu'à 64 millions.

Si les désordres furent grands dans l'administration des ports, ils ne furent pas moins remarquables à bord des bâtimens armés, où il n'y avait eu aucune espèce d'agent administratif. L'ordonnance de 1784 s'empressa de remédier à cet état de choses.

Sa Majesté ayant reconnu que la comptabilité à bord des vaisseaux ne peut être suivie avec toute l'attention qu'elle exige, par les officiers de la marine, dont les fonctions militaires et la conduite du vaisseau doivent plus particulièrement occuper les soins, et voulant donner à cette partie importante de son service une forme constante et sûre, elle ordonne, etc.

Conformément à cette ordonnance, il est créé des intendans commissaires d'armée, et des commis aux revues et aux approvisionnemens. Ces commis aux revues peuvent devenir garde magasin dans les ports, ou commissaires des classes.

Il leur est accordé des gratifications pour bonne gestion, et lorsqu'ils ne sont pas embarqués ils peuvent être employés dans les bureaux des ports.

Ils sont placés sous la seule autorité des capitaines.

Tous les comptes relatifs aux dépenses sont visés par le commandant, le registre des consommations seulement est visé par l'officier en second.

Ils rendent leurs comptes au conseil de marine du port.

Mais la révolution en régénérant toutes les vieilles institutions ne pouvait manquer de refluer sur le corps administratif de la marine. Aussi de 1790 à 1814, ce corps n'a cessé d'éprouver des changemens, tantôt avantageux, tantôt défavorables, provoqués par l'intrigue et l'influence passagères des partis.

En 1790, sous le prétexte de ménager les ressources d'un budget réduit à 47 millions, l'Assemblée nationale décrète que le ministre de la marine rendra compte chaque mois des dépenses des ports et arsenaux, que les états sommaires de ces dépenses, certifiés et signés par les administrateurs des ports, seront soumis à la vérification d'un comité de la marine.

Peu après un autre décret supprime le conseil de la marine et les places de directeurs et intendans, et substitue aux amirautés les tribunaux de commerce, en matière de procédures des prises, bris et naufrages.

Un décret du 27 septembre 1791 supprime l'ancien corps de l'administration et en crée un nouveau composé ainsi qu'il suit :

4 ordonnateurs à 24000 francs.

4 chefs d'administration des constructions à 7200 fr.

7 contrôleurs à 6600 francs.

37 chefs d'administration de comptabilité à 5400 fr.

38 sous-chefs des travaux à 3600 francs.

137 sous-chefs d'administration des ports et classes à 2700 francs.

Guides des travaux et des constructions à 1900 f.

10 aides des bâtimens civils à 1800 francs.

353 commis d'administration de 600 à 1800 francs.

4 commissaires auditeurs à 3600 francs.

20 sous-contrôleurs à 2700 francs.

4 greffiers à 2100 francs.

Divers préposés des classes.

Composant un effectif général de 650 individus, environ ; occasionnant une dépense de 1,456,900 francs. Il est alloué en outre 24000 francs pour frais d'écrivains.

Par cette réorganisation éminemment favorable, la police des ports et arsenaux appartient à l'ordonnateur.

L'administration des ports est civile, et est aussi confiée à l'ordonnateur.

Elle est divisée en 6 détails ou directions.

1° Constructions, travaux et mouvemens du port.

2° Comptabilité de l'arsenal en journées et matières.

3° Magasin général.

4° Armemens, vivres et classes.

5° Fonds et revues.

6° Hôpitaux et bagnes.

Il est créé un contrôle dans chaque port et un garde magasin général.

Le conseil d'administration du port est ainsi composé

la dénomination d'administration civile de la marine et les remplace par un nouveau corps d'employés civils composé seulement de chefs, sous-chefs, employés principaux et employés ordinaires.

Cette substitution n'est que le prélude d'une plus grande catastrophe. L'année suivante, 1794, Jean Bon Saint-André, dans un rapport à la Convention nationale, se plaint de ce que *les intendans et ordonnateurs exercent un empire absolu et tyrannique sur les marins des ports et arsenaux, dont la police leur a été soumise.* Il fait observer que *les premières réformes faites dans l'administration civile de la marine, au lieu de diminuer la puissance de ces hommes dangereux contribuèrent à son accroissement*, et il expose, dit-il, *les vices de cette administration monstrueuse.*

Sur ces considérations, l'assemblée décrète que les chefs principaux des bureaux civils de la marine sont supprimés. Chaque chef de bureau civil est rendu responsable du détail des opérations qui lui sont confiées. Il correspond directement avec le ministre de la marine. Il ne peut y avoir dans la même branche d'administration civile d'un port plus de deux individus de la même famille.

Il est placé dans chaque port un agent maritime et un inspecteur civil. Le premier reçoit chaque jour des chefs de service le détail de leurs opérations et de leur correspondance, tient un dépôt de tous les extraits et notes qui lui ont été remis par les dits chefs, il enre-

supposer que les dilapidations étaient grandes à cette époque, et qu'il était difficile d'en arrêter le cours.

On voit que cette ordonnance attribue aux officiers civils l'administration des constructions navales.

L'année suivante, 1792, l'amirauté est entièrement supprimée, et le service important de l'inscription maritime est confié aux commissaires des quartiers.

Les ordonnances de 1791 et 1792 en enlevant aux officiers militaires les fonctions administratives qu'ils exerçaient encore, et en attribuant exclusivement à l'administration civile la police et l'administration des ports et arsenaux, rompirent tout équilibre entre les deux corps, et s'écartèrent trop brusquement du principe de la division des pouvoirs.

La police des ports a toujours été incompatible avec les fonctions administratives. Cette innovation devait être difficile à effectuer, et la rapide élévation de l'administration civile ne pouvait qu'exciter le mécontentement général et préparer une nouvelle chute.

Ce fut en effet son apogée, et, dès 1793, elle commença à décheoir.

On se plaint d'abord de l'énormité des dépenses. Un décret du 5 mars divise le comité de marine, composé de trente membres, en sections correspondant aux divisions du ministère. Un autre décret du 12 septembre déclare que les mouvemens des ports ne font plus partie des fonctions attribuées aux ordonnateurs civils. Un autre décret du 27 du même mois supprime le corps et

rait être porté par un seul, et qu'il faut former séparément des marins, des constructeurs et des administrateurs. Qu'il faut que l'encouragement soit excité par l'espoir de parvenir dans la partie qu'on adopte, sans qu'on puisse craindre d'être supprimé par ceux qui n'ont pas couru la même carrière.

L'orateur fait surtout remarquer que l'*autorité militaire, inquiète, ne se contentera pas de ses attributions respectives, et cherchera encore des prétentions usurpatrices dans l'autorité administrative. Que l'on n'a pas trop de marins, pour en enchaîner une partie dans les ports; qu'il doit, d'ailleurs, répugner à un militaire de croupir dans un bureau, lui qui est appelé à la gloire des combats, etc.*

Mais voyez, poursuit-il, *comme le gouvernement militaire tend à envahir toutes les parties de l'administration civile? Tenons donc la ligne de démarcation bien prononcée partout, pour qu'elle puisse être contenue dans ses limites.*

Il retrace ensuite l'état déplorable de la marine, et fait remarquer que si en 1791 on obtint quelques améliorations, c'est parce qu'on changea le système d'administration et qu'on cessa d'employer des marins à des occupations qui leur étaient étrangères.

Ainsi, dit-il, *le même plan a amené plusieurs fois les mêmes mauvais résultats, et on l'adopte encore.*

Cependant l'opposition tient à ne pas donner trop de

puissance aux administrateurs, on objecte *qu'il ne fallait pas que celui qui achetait les matières pût en ordonner l'emploi, et cacher ainsi les vices de son achat, de même que celui qui ordonnait les travaux ne devait pas être celui qui paie la dépense.*

Enfin cette discussion a pour résultat le décret du 2 brumaire an IV, qui rétablit, comme chefs d'administration des ports, des ordonnateurs correspondant directement avec le ministre.

Le nouveau personnel de l'administration est composé de

4 ordonnateurs.
10 commissaires principaux.
50 commissaires ordinaires.
4 gardes magasins.
10 sous-contrôleurs.
128 sous-commissaires.
122 commissaires principaux.
445 commis ordinaires.
24 préposés aux quartiers maritimes.
4 secrétaires des conseils d'administration.

Il est décrété qu'il y aura incompatibilité entre les fonctions des divers agens de l'administration des ports et toutes fonctions militaires.

Les conseils d'administration des ports sont composés de l'ordonnateur, du commissaire principal, des trois directeurs et du contrôleur, qui a voix représentative.

Ce conseil arrête toutes les dispositions provisoires relatives aux divers objets du service, règle l'avancement des ouvriers du port, arrête l'état des approvisionnemens nécessaires au port, suivant les ordres du gouvernement, et vérifie les comptes des bâtimens armés.

Il ne s'occupe ni de la justice, ni de la police, ni de la nomination aux emplois vacans.

Il est tenu un registre de délibérations dont on envoie copie au ministre, qui la renvoie avec ses décisions.

Peu après cette réorganisation, le ministre de la marine, dans un rapport au Directoire, se plaint de ce que *la malveillance, l'impéritie et la cupidité ont causé des maux affreux à la marine de la république; que c'est ce qui a provoqué si souvent les réorganisations personnelles.* Puis, après avoir fait l'éloge des chefs militaires, il se plaint des chefs de l'administration et *des dilapidations qu'ils occasionnent*, et propose d'appeler les ingénieurs constructeurs aux emplois supérieurs des ports.

Le 12 frimaire an IV le Directoire exécutif considère que l'*état déplorable de la marine et des arsenaux vient de ce que la surveillance de ces arsenaux n'a pas été donnée aux officiers de la marine; qu'il est imprudent de mettre sous la dépendance immédiate et exclusive des officiers de l'administration, étrangers à l'art du commandement, les marins et ouvriers des ports; qu'il est injuste de les soustraire à l'obéissance et à la direction*

des officiers appelés et habitués à les commander dans les combats, et il propose de créer un ordonnateur général, ayant navigué dix ans, affranchi de toute surveillance, présidant au service militaire et administratif et correspondant seul avec le ministre, afin de donner l'unité d'autorité à l'unité d'action; mais plutôt pour faire indirectement tomber le pouvoir entier entre les mains d'un officier général militaire.

Cette proposition est appuyée de la remarque suivante : *le système d'un ordonnateur général correspondant avec le ministre, surveillant l'administration militaire et maritime ; mais n'étant que l'œil du gouvernement, puisqu'il ne peut ni retarder ni suspendre l'action, remédierait à l'inconvénient grave d'avoir les quatre grands ports à la merci de quatre individus.*

On propose ensuite de diviser l'administration soumise à cet ordonnateur général, en deux grandes directions : l'une sous un directeur militaire, l'autre sous un directeur civil. La direction militaire comprenant les officiers, les troupes, la police et la garde du port, la construction, l'entretien et le radoub des vaisseaux, leur armement et leur équipement, la fabrication des câbles, manœuvres et autres ouvrages destinés aux vaisseaux et à l'artillerie.

La direction civile comprenant les approvisionnemens, la comptabilité de l'arsenal en journées et matières, le bureau des armemens et répartition des pri-

ses, les revues des entretenus civils et militaires, l'administration et la police des bagnes et hôpitaux, la comptabilité, le contrôle des fonds et l'inspection des vivres.

Par ce moyen, dit l'orateur, *les ports ne présenteront plus le scandale d'une lutte perpétuelle entre le civil et le militaire, lutte qui entrave le bien du service et ruine la subordination.* Enfin il fait observer que les Anglais ont aussi divisé en deux parties distinctes leur service maritime.

Il paraît que ces changemens successifs dans le système administratif des ports et arsenaux, ne produisirent pas des effets très satisfaisans; car le 9 fructidor an VI, on crut devoir mettre à l'adjudication tous les travaux et fournitures de la marine.

Napoléon, dont les principes politiques, conformes à ses hautes conceptions, consistaient d'ailleurs à tout soumettre au régime militaire, établit, dans l'an VIII, un préfet maritime dans chaque port. Cet officier militaire fut en effet le chef suprême du port, ayant sous ses ordres le chef du génie maritime, le chef des mouvemens, le chef d'administration et l'inspecteur, qui, ayant été substitué au contrôleur, remplissait toutes les fonctions de ce dernier.

La division des adjudications pour une même fourniture ayant encore occasionné quelques abus, un arrêt du 28 fructidor an IX prescrit qu'il n'y aura, à l'avenir, qu'un seul marché pour chaque objet de

fourniture; c'est-à-dire que le fer, par exemple, ne sera pas fourni par plusieurs adjudicataires.

Le 29 fructidor an XII, le personnel de l'administration est ainsi recomposé :

4 chefs d'administration.
7 commissaires principaux.
44 commissaires ordinaires.
7 gardes magasin.
115 sous-commissaires.
6 sous-gardes magasin.
100 commis principaux.
422 commis ordinaires.
12 élèves.

Et un nombre indéterminé d'agens comptables divisés en quatre classes, aux appointemens de 80, 100, 125 ou 150 francs par mois, suivant le rang du bâtiment où ils sont embarqués.

Par la même ordonnance il est créé 12 élèves d'administration de la marine ; ils sont nommés par le ministre, au concours, prennent rang avec les commis principaux et concourent avec eux pour le grade de sous-commissaire.

Ces élèves embarquent en qualité d'agens comptables; ils n'ont que 60 francs d'appointemens par mois ; mais leurs parens ont dû s'imposer l'obligation préalable de payer une pension annuelle de 500 francs, pendant tout le temps de leur service d'élève.

Cette formation, supprimée plus tard sous le minis-

tère Dargout, et d'ailleurs conforme à l'esprit des institutions de Bonaparte, dans lesquelles on aperçoit toujours l'intention de créer une nouvelle aristocratie sur les ruines de l'ancienne noblesse, parut sans doute avoir trop d'analogie avec le système révoltant des privilèges pour ne pas porter du découragement dans un corps où, à la faveur de quelques connaissances théoriques, on arrivait rapidement aux premiers grades; mais il faut néanmoins reconnaître que le mode d'admission de ces élèves avait aussi l'immense avantage d'introduire dans l'administration des hommes dont l'instruction supérieure offrait de grandes garanties pour l'avenir.

Cette considération, importante alors, ne doit être d'aucun poids aujourd'hui que les conditions des concours, pour l'avancement, sont devenues de plus en plus rigoureuses.

Enfin la restauration de 1815 ayant considéré attentivement les inconvéniens qui étaient résultés du pouvoir administratif des ports confié à un seul chef militaire, en 1800, rétablit de nouveau dans chaque port un commandant maritime et un intendant.

Extrait de l'Ordonnance du 29 novembre 1815.

« Sa Majesté considérant que les divers pouvoirs ré-
« gissant l'administration des ports et arsenaux de la
« marine, étaient mal à propos entre les mains d'un
« seul chef unique; que l'effet de ce système était de

« concentrer et confondre des attributions essentielle-
« ment distinctes, de rendre illusoire une responsabi-
« lité et une surveillance trop étendues, et d'abandon-
« ner à une seule volonté l'exécution des ordres et
« l'intérêt du service; que la nécessité de faire cesser
« les abus résultant de ce système ramenait naturelle-
« ment à des institutions dont l'expérience de plusieurs
« siècles avait démontré les avantages, etc. »

Ordonne qu'il sera établi dans chaque port un commandant et un intendant de la marine, qui correspondront, chacun en ce qui les concerne, avec le ministre de la marine. En conséquence le préfet maritime n'a que les attributions purement militaires; l'intendant a toutes celles relatives à l'administration; il exerce l'autorité supérieure sur les officiers civils et autres entretenus qui, par la nature de leurs emplois, ne sont pas sous les ordres du commandant de la marine.

Les détails de son service sont ainsi divisés : Approvisionnemens, fonds et revues, armemens et prises, chantiers et ateliers, hôpitaux et bagnes.

Le contrôleur de la marine inspecte toutes les dépenses de fonds et de matières, la conservation des effets et munitions dans les magasins, les revues des entretenus et équipages, l'emploi des matières et le temps des ouvriers, les formes et l'exécution des adjudications, marchés, etc., et veille enfin à tout ce qui se rapporte à l'exécution ponctuelle des règlemens et ordonnances.

Il informe l'intendant de la marine des contraventions. Il peut aussi correspondre directement avec le ministre, et exercer ses fonctions dans une entière indépendance de toute autorité, sans cependant pouvoir diriger ni suspendre aucune opération.

Il faut reconnaître que cette ordonnance, quelles qu'aient été d'ailleurs les causes de sa publication, a été la plus rationnelle de toutes celles qui l'ont précédée ; elle n'a ni les inconvéniens du pouvoir militaire unique, ni ceux du régime des ordonnateurs ; elle concilie le mieux possible les élémens des anciennes discordes, et modifie ce que l'autorité des intendans aurait pu avoir d'abusif, en leur adjoignant un contrôleur.

Une ordonnance de 1822 *rend à l'administration de la marine l'ordonnancement et la dépense des vivres, dont elle s'était vue dépouillée à regret, et il lui est assuré de nouveaux moyens d'exercer la haute surveillance qui lui était conférée par le règlement de* 1817.

Il est créé en 1824 un Conseil d'amirauté, près le ministre de la marine, lequel conseil est composé de trois officiers-généraux de la marine et de deux officiers supérieurs de l'administration.

Une nouvelle royauté, Charles X, en succédant à la restauration, dut s'imposer l'obligation d'accueillir favorablement quelques hauts personnages que le cours des choses appelait auprès d'elle au pouvoir. Les partisans de la suprématie militaire dans les ports saisirent

cette circonstance pour faire revivre leurs prétentions, et l'ordonnance du 27 décembre 1826 commença à y pourvoir, en rétablissant les préfectures maritimes dans chacun des cinq grands ports du royaume.

« Sa Majesté considérant que la division des pouvoirs « qui fesait la base du précédent système, n'avait pas « réalisé les avantages qu'on avait cru pouvoir en at- « tendre ; que la double action exercée par les com- « mandans et intendans de la marine, lors même « qu'elle ne donne pas lieu à des froissemens, produit « des complications de formes préjudiciables au servi- « ce ; que dans plusieurs circonstances les attributions « du commandant et de l'intendant, confondues ou « mal définies, produisent des conflits d'autorité d'où « résultent des lenteurs incompatibles avec la célérité « d'action qui doit caractériser les opérations de la ma- « rine militaire ; qu'un centre d'action est devenu né- « cessaire à une organisation du personnel permanent, « et qu'il est urgent d'établir dans les ports militaires « le système de l'unité des pouvoirs, seul capable de « constituer cette autorité, etc. »

L'ordonnance de 1827 place les administrateurs des bâtimens armés sous les ordres, la surveillance et le contrôle des officiers chargés du détail.

Par celle de 1828, qui fait suite, le territoire maritime est divisé en cinq arrondissemens ; chaque arrondissement est dirigé en chef par un préfet maritime, ayant sous ses ordres le major général, le chef d'ad-

ministration, les quatre directeurs et l'inspecteur.

Le préfet exerce une autorité supérieure sur tous les détails et sur toutes les personnes attachées, à quelque titre que ce soit, au service de la marine : Il reçoit directement les ordres du ministre et a seul la correspondance avec lui.

Le chef d'administration passe après le major général, rend des comptes au préfet maritime et en reçoit des ordres relatifs à son service.

L'inspecteur a la faculté de correspondre directement avec le ministre, mais cette inconséquence avec le système général nécessitera la suppression de l'inspection.

Le personnel de l'administration est réduit à

4 commissaires généraux à 8, 10 et 12000 francs.
3 commissaires principaux à 6000 francs.
29 commissaires ordinaires à 4 et 5000 francs.
84 sous-commissaires à 3000 et 2400 francs.
6 élèves d'administration à 800 francs.
15 commis principaux à 2000 francs.
commis ordinaires à 12, 14 et 1600 francs.
23 de divers grades employés à l'inspection.
360 de divers grades employés à l'administration des ports.

Ce système du pouvoir militaire dominant dans l'administration des ports et arsenaux, ressuscité par l'ordonnance de 1828, fit nécessairement attribuer à des ingénieurs et à des officiers militaires l'administration des quatre directions. Un certain nombre de commis

principaux et ordinaires furent placés sous les ordres des directeurs, pour faire le service de la comptabilité, et ensuite complètement isolés du commissariat, sous le titre de commis de direction.

Ainsi fut dépouillé du droit naturel de compter, qui lui avait été reconnu dans tous les temps, le corps de l'administration civile de la marine qui, en perdant la plus importante de ses attributions, dut bien, dès-lors, prévoir sa transformation en commissariat.

Les officiers d'administration, ainsi qualifiés jusqu'au grade de sous-commissaire inclus, sont nommés par le Roi; on attache la même importance aux nominations des élèves de première classe et des sous-lieutenans d'infanterie de marine, lorsque les commis principaux et les commis ordinaires entretenus, qui rendent des services non moins utiles, et qui par la nature de leurs fonctions sont assimilés à un grade supérieur à celui des élèves, ne sont nommés que par le ministre.

Cependant les six élèves d'administration qu'on avait conservés caractérisaient trop la spécialité d'un corps qu'on voulait réduire à un état très secondaire; aussi le 13 décembre 1830, M. Dargout fait observer *qu'il y a dix grades dans l'administration de la marine; que sous le régime des lois de 1791 et du 3 brumaire an IV, on n'arrivait aux emplois supérieurs qu'après avoir passé par les grades inférieurs, auxquels on n'était admis qu'en subissant un examen; que la marine a dû à cette sage disposition de bons administrateurs;*

mais qu'un arrêté impérial du 29 avril 1804 créa une classe d'élèves privilégiés qui, admis par la voie du concours, franchissaient de plein saut les quatre degrés inférieurs de l'administration, et devenaient de droit sous-commissaires de la marine, au bout de quelques annés d'études pratiques, avec la certitude de parvenir promptement aux premiers emplois.

Que cette mesure décourageante produisit sur l'administration le même effet qu'aurait produit sur l'armée un élève de l'école militaire promu capitaine de prime abord.

Cette mesure, contre laquelle on avait réclamé vainement, fut remise en vigueur par une ordonnance du 28 janvier 1824, qui porta le découragement dans le corps nombreux de l'administration de la marine, et menaça d'éloigner toutes les capacités d'une carrière où toute perspective d'avancement se trouvait fermée.

En conséquence l'institution des élèves d'administration de la marine est supprimée, et les titulaires sont nommés commis principaux.

A la même époque, les conditions du concours pour l'avancement des administrateurs, établies en 1791, brumaire an III, et en 1829, sont confirmées de nouveau et augmentées en 1831. L'examen pour les places de commis entretenus comprend : l'écriture, la grammaire française, une langue étrangère maritime, l'arithmétique, les élémens de géométrie, et la traduction d'un auteur latin de quatrième. Sont exempts de ces

deux dernières conditions les écrivains ayant cinq ans de service.

Tout en adoptant des mesures pour relever la partie morale du corps de l'administration, il était juste de prendre en considération les anciens services que le nouveau mode d'avancement pouvait condamner à l'oubli ; aussi le règlement de 1831 prend ce cas en très juste considération.

Néanmoins, comme parmi les commis principaux il en est un assez grand nombre qui, sans posséder des connaissances théoriques variées, offrent le mérite de l'activité et de l'expérience, il a paru juste de donner à l'ancienneté un tiers des nominations au grade supérieur.

Par ordonnance du 19 février 1831, il est créé un conseil des travaux de la marine, où il n'y a aucun officier d'administration, semblable au conseil des travaux de l'an VIII, et à celui des constructions navales de 1811.

En 1834 les places d'écrivain sont données au concours.

Cependant l'organisation des équipages de ligne, définitivement adoptée en 1826, en donnant aux officiers de la marine les fonctions administratives et les comptabilités intérieures attribuées aux officiers de l'armée de terre, fit remarquer que les officiers de la marine pouvaient fort bien aussi administrer le personnel, et surgir enfin cette déplorable idée de mettre en harmo-

sur la réputation des équipages de ligne qui en lui constituent tout le personnel marin, avec celle de l'armée de terre.

De ces conceptions naquirent les ordonnances de 1829, 1832 et 1835.

L'ordonnance du 25 mai 1829 réunit les allocations journalières sur le sol, soumet l'entière des officiers d'administration aux règles de la plus durée et de l'ancienneté, veut assimiler des éléments si incompatibles, et complique si lourdement la comptabilité, qu'elle ne peut subsister que trois ans à travers les cris de la population maritime.

L'ordonnance de 1832, de M. de Rigny, en modifiant ce que celle de 1829 avait de plus inquisitorial, n'en excita pas moins le mécontentement général, par une prévoyance outrée contre les prétentions exagérées. Elle porta surtout une rude atteinte aux intérêts de la maîtrance, de cette classe de navigateurs si précieuse, qui plus tard, et par suite aussi de la formation des cadres des divisions, fut presque abandonnée, sans emploi, après de longs services.

Enfin les innovations eurent pour conséquence l'ordonnance du 3 janvier 1835.

Par suite de la direction des ports confiée à des officiers militaires, l'organisation des équipages de ligne et autres dispositions, *l'ancien corps de l'administration de la marine n'administrant plus, et ne pouvant être considéré que comme un corps de contrôleurs, sem-*

blable en grande partie à celui de l'intendance militaire, il est réuni à celui de l'inspection sous le titre de commissariat de la marine.

Les commissaires principaux sont supprimés et le personnel est réduit à

5 commissaires généraux.
25 commissaires ordinaires.
102 sous-commissaires.
99 commis principaux.
270 commis ordinaires.
51 commis des directions.

Ce fut d'abord dans cet esprit d'assimilation à l'intendance militaire qu'on détacha du détail des approvisionnemens, les ateliers qui étaient dans ses attributions pour les placer dans celles de la direction du port et qu'on distingua les commis des directions, dont le service était loin d'avoir de l'analogie avec celui des employés de l'intendance; mais il restait encore à assimiler, ou à déterminer la nature de plusieurs autres détails purement administratifs, tels que l'inscription maritime, les hôpitaux, prisons, bagnes, etc. Et il n'existait en fait que deux services : le bureau des revues et celui des travaux, qui pussent être approximativement comparés aux intendances militaires.

Aussi l'exécution de l'ordonnance de 1835, et le projet de mettre en rapport les attributions du commissariat avec sa nouvelle dénomination, exigèrent des explica-

tions et firent naître des embarras que les dépêches du 5 février et du 19 mai vinrent éclaircir.

Extrait de la dépêche du 5 février 1835.

« J'ai annoncé au Roi, dans le rapport qui a accom-
« pagné la présentation de l'ordonnance relative à l'ins-
« titution du commissariat de la marine, que, dans la
« plupart de ses positions, le corps nommé adminis-
« tration de la marine n'administrait plus. Toutefois,
« je n'ai pas laissé ignorer à Sa Majesté que dans quel-
« ques parties spéciales du service, les commissaires
« et sous-commissaires de marine exerçaient, sous des
« rapports de police maritime, une sorte d'action ad-
« ministrative, et qu'il est en outre des dépenses que
« l'ancien corps de l'administration a continué jusqu'ici,
« par exception, à constater par lui-même comme pre-
« mier liquidateur, etc. »

Suivent les explications nécessaires pour chaque détail.

Extrait de la dépêche du 19 mai 1835.

« Sire, en soumettant à Votre Majesté les projets
« d'ordonnance qu'elle a revêtus de sa sanction, le 5
« janvier dernier, je ne lui ai pas laissé ignorer que
« si, dans les arsenaux maritimes les attributions prin-
« cipales de l'ancien corps de l'administration de la ma-
« rine se trouvaient, presque généralement bornées
« par le fait au contrôle et à l'ordonnancement des dé-

« penses, il n'en était pas ainsi dans les services spé-
« ciaux des hôpitaux et chiourmes, où les commissaires
« ont conservé des fonctions administratives, etc. »

Pour aviser, autant que possible, aux incompatibilités de cette close avec l'attribution générale du commissariat, par ordonnance royale du même jour, la direction du service des chiourmes est confiée à un chef spécial, choisi parmi les commissaires ou les officiers de marine, sous l'autorité supérieure du préfet, ayant sous ses ordres l'agent comptable des chiourmes, et étant chargé de la police et du commandement.

L'administration et la comptabilité des chiourmes sont contrôlées par un commissaire.

Les dispositions de l'ordonnance 1835 n'ayant pu recevoir une entière application, le commissariat de la marine est resté en possession de quatre détails ou services purement administratifs.

1° l'inscription maritime.

2° le magasin général.

3° les hôpitaux et chiourmes.

4° l'administration des bâtimens dans plusieurs de ses parties.

ETAT ACTUEL

DE

L'ADMINISTRATION DE LA MARINE EN GÉNÉRAL.

ADMINISTRATION CENTRALE,

Division et résumé de ses attributions.

L'administration générale de la marine, sous la direction suprême du ministre, comprend aujourd'hui :

Le personnel et le matériel de la marine.

L'entretien et le mouvement des forces navales.

L'entretien des ports militaires.

Les équipages de ligne.

La levée des marins pour le service des bâtiméns de l'état, et celle des ouvriers pour les travaux des arsenaux.

L'approvisionnement de ces arsenaux.

Les forges et fonderies de la marine.

Les hôpitaux de la marine.

L'administration et la police des bagnes.

Les tribunaux maritimes.

La police de la navigation et des pêches maritimes.

L'administration de l'établissement des invalides de la marine.

La liquidation et le contrôle des pensions de toute nature, de la marine et des colonies.

L'administration militaire, civile et judiciaire, et la dépense des colonies.

La correspondance avec les consuls de France, pour ce qui a rapport aux mouvemens des bâtimens de l'état et des navires de commerce, aux bris et naufrages.

Ces diverses attributions sont réparties entre un certain nombre de directions et de bureaux ayant un chef militaire ou civil, suivant la nature du service auquel ils sont affectés, savoir :

Bureau du secrétariat général.

——— des archives.

DIRECTION DU PERSONNEL,

composée des bureaux ci-après :

Bureau des officiers de la marine.

——— des officiers civils.

——— de l'inscription maritime et police de la navigation.

——— des corps organisés.

——— des hôpitaux et chiourmes.

DIRECTION DES PORTS.

Bureau des mouvemens et de la correspondance générale.

——— des travaux.

——— du matériel de l'artillerie, des forges et fonderies.

——— des approvisionnemens généraux.

——— des subsistances.

DIRECTION DES COLONIES.

Bureau du régime politique et du commerce.

——— de législation et d'administration.

——— du personnel des services militaires.

——— des finances et des approvisionnemens.

DIRECTION DE LA COMPTABILITÉ DES FONDS ET INVALIDES.

Bureau des dépenses de France.

——— idem d'outre-mer.

——— de la comptabilité centrale.

——— central des invalides.

——— des prises, bris et naufrages.

Indépendamment de ces divers bureaux, où viennent aboutir et où sont examinées toutes les opérations journalières et nombreuses des ports, il a fallu instituer d'autres garanties pour la direction et la discussion des affaires de haute importance, tels sont :

Le dépôt général des cartes et plans.

Le conseil d'amirauté.

Le conseil des travaux de la marine.

Le conseil de la guerre et de la marine.

La commission supérieure de l'établissement des invalides de la marine.

La commission relative à la traite des noirs.

Le conseil supérieur pour le perfectionnement de l'école navale.

Le conseil des délégués des colonies.

La commission consultative pour les affaires judiciaires des colonies.

La cour des comptes.

Le territoire maritime est divisé en 5 arrondissemens et 6 sous-arrondissemens ou ports.

Le service maritime dans chaque arrondissement est dirigé en chef par un préfet maritime, ayant sous ses ordres le major général, le commissaire général, et les quatre directeurs.

ATTRIBUTIONS DU PRÉFET MARITIME.

Le préfet maritime exerce une autorité supérieure sur toutes les personnes attachées, à quelque titre que ce soit, au service de la marine.

Il a la direction supérieure de l'administration des travaux, de l'inscription maritime, et généralement de tous les services dépendant de la marine.

Il reçoit directement les ordres du ministre et correspond avec lui.

ATTRIBUTIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Le conseil d'administration, dans chaque port, est composé :

Du préfet maritime, président.

Du major général, vice-président.

Du commissaire général.

Des quatre directeurs : constructions navales, port, artillerie et travaux hydrauliques, et d'un sous-commissaire, secrétaire.

Le conseil examine les projets d'adjudication et marchés, les arrête, quand ils sont conclus, pour être soumis à l'approbation ministérielle. Trois de ses délégués discutent et arrêtent tous les trois mois les conventions, dont l'état est envoyé au ministre. Il nomme des commissions pour procéder aux examens, visites, épreuves, sur lesquelles il juge convenable d'avoir des rapports.

Il examine aussi les plans, devis et projets des directions, avant l'envoi qui doit en être fait au ministre.

Il vérifie les comptes des consommations et d'application des matières, fournis par les directions, et les bâtimens au retour des campagnes, et fixe s'il y a lieu les reprises à exercer sur les commandans.

Le conseil propose l'avancement en grade ou en paie des marins et ouvriers, et statue sur l'avancement des sous-officiers, en cours de campagne, et sur les règlemens de pilotage proposés par l'administration de la marine ou les tribunaux de commerce.

Il donne son avis sur les projets d'approvisionnemens, rédigés d'après les ordres du ministre, et auto-

rise le commissaire général à passer des marchés d'urgence.

Les délibérations du conseil sont prises à la majorité; le président ayant voix prépondérante ; en cas de partage, chacun des membres peut faire connaître son opinion particulière.

Le président et le secrétaire seuls signent les procès-verbaux qu'on envoie au ministre, lesquels sont soumis, en double expédition s'il y a lieu, à la décision ministérielle.

Le registre des délibérations reste déposé au secrétariat de la préfecture.

ATTRIBUTIONS DU COMMISSAIRE GÉNÉRAL.

Le commissaire général est sous l'autorité du préfet maritime, avec la faculté cependant de correspondre directement avec le ministre sur tous les objets relatifs au contrôle qu'il est chargé d'exercer.

Ce contrôle s'étend sur les opérations administratives et les dépenses de toute nature du port et des bâtimens armés, sans pouvoir ni ordonner ni suspendre aucune de ces opérations ou de ces dépenses.

Il peut constater par des appels et contre-appels la présence des ouvriers à la tâche ou à la journée.

Il ordonne tous les paiemens dans la limite des crédits qui lui sont ouverts, il rend compte chaque mois au conseil d'administration de la situation des crédits et des paiemens.

Il dirige la police des hôpitaux, prisons et chiourmes

et surveille le service de l'inscription maritime.

Constate la conservation des plans et devis qui restent déposés dans les directions.

Il a l'enregistrement des lois et ordonnances, et la garde des archives.

Il préside les commissions des prises faites par les bâtimens de l'état ou les corsaires, fait des tournées d'inspection, avec autorisation du préfet et du ministre. Règle, sous l'approbation du préfet, la destination des commissaires ses délégués, et seul celle des commis et écrivains.

Il propose l'embarquement des uns et des autres.

Il remplit, à l'égard des troupes de la marine, les fonctions analogues à celles des intendans militaires; à l'exception des officiers sans troupes, dont l'inspection lui a été supprimée par dépêche du 20 avril 1835.

Il propose et procède aux adjudications, de concert avec les directeurs que les marchés concernent, sous réserve de l'examen du conseil d'administration et l'approbation du ministre.

Il veille enfin au versement des cautionnemens, dont il retient les récépissés, ainsi qu'à l'exécution des marchés. Poursuit les fournisseurs en défaut, qui lui sont signalés par le commissaire des approvisionnemens, et autres débiteurs de la marine; prend hypothèque sur leurs biens, forme opposition, donne main-levée. Il est en un mot demandeur ou défendeur dans toutes les affaires où la marine figure comme partie.

Il contrôle toutes les parties du service des subsistances.

Il adresse chaque année, au ministre, un rapport sur l'ensemble de son service.

Travaux des ports administrés par quatre Directions. Attributions et comptabilité de ces directions.

La direction et la comptabilité des travaux, dans chacun des cinq grands ports ou arrondissemens maritimes, sont attribués à quatre directeurs :

La direction des constructions navales.
——— des mouvemens du port.
——— d'artillerie.
——— des travaux hydrauliques.

La direction des constructions navales, confiée à un ingénieur en chef, a la construction, la réparation et l'entretien de tous les bâtimens flottans et des chantiers et ateliers qui en dépendent.

La direction des mouvemens du port, est chargée des opérations relatives au déplacement et à l'arrangement, au remorquage, hallage, etc. des bâtimens et machines à flot qui sont dans l'enceinte de l'arsenal et ses dépendances; de la comptabilité des ateliers établis pour le gréement et la voilure des vaisseaux, c'est-à-dire la garniture, la voilerie, les pompes et les bous-

soles ; de la police de l'arsenal et de la garde des bâtimens désarmés.

Depuis 1835 la direction des mouvemens du port est chargée en outre des ateliers :

De la pavillonnerie.

De la matelasserie et autres objets de couchage.

Des tapissiers.

Des tailleurs.

Et des filets de pêche.

La direction d'artillerie, sous les ordres d'un colonel de cette arme, comprend généralement le matériel de l'artillerie navale et les armes portatives, le gréement, la visite et l'entretien des bouches à feu et armes, les munitions et ustensiles y relatifs, l'atelier des artifices, les poudrières, etc.

La direction des travaux hydrauliques, confiée à un ingénieur de première classe, à la construction, la réparation, l'entretien et l'ameublement de tous les bâtimens civils et établissemens appartenant à la marine; la construction et l'entretien des bassins, quais, cales, ponts et chaussées et autres ouvrages de maçonnerie de l'arsenal et de ses dépendances.

La surveillance et l'exécution des travaux et ouvrages est donnée, dans les deux directions, constructions navales et constructions hydrauliques, à des ingénieurs; dans la direction des mouvemens du port, à des officiers de la marine; et dans celle de l'artillerie à des officiers et gardes d'artillerie.

Le service de comptabilité de ces travaux, dans chaque direction, est rempli par des chefs de comptabilité, des gardes magasin et employés, sous la dénomination de commis des directions, qui ne font pas partie du commissariat.

La comptabilité des directions est divisée en personnel et matériel.

Le personnel comprend la solde des maîtres entretenus, escouades des ports, compagnie des pompiers, préposés au service des magasins, et autres agens; les salaires des contre-maîtres et ouvriers à l'entreprise ou à la journée. Les frais de charrois dans l'intérieur des ports, façons d'ouvrages hors des ports, etc.

Le matériel comprend la recette, l'arrangement et la conservation des matières, la justification très détaillée de leur emploi, les confections résultant de leur application, l'existant dans les magasins, chantiers, etc.

Au commencement de l'année, chaque direction dresse les états de dépenses de l'exercice écoulé, suivant la nomenclature et classification des dépenses du dit exercice; ces états présentant par chapitres, sections et articles, l'existant au premier janvier, les recettes et les dépenses pendant l'année, et le restant au 31 décembre en matières et objets confectionnés, sont centralisés dans chaque port, et, après vérification du conseil d'administration, envoyés au ministère, où ils servent à établir le compte général de l'emploi du budget, que chaque ministère doit rendre aux chambres.

SERVICE ADMINISTRATIF DES PORTS DIVISÉ EN SIX DÉTAILS. – ATTRIBUTIONS DE CES DÉTAILS.

Le service du commissariat de la marine dans chaque port, sous la direction du commissaire général, est réparti entre six détails confiés à six commissaires.

1° Détail des revues.
2° ——— des approvisionnemes.
3° ——— des travaux.
4° ——— des hôpitaux et prisons.
5° ——— des chiourmes.
6° ——— de l'inspection des subsistances.

DÉTAIL DES REVUES.

La mission principale du commissaire aux revues est de contrôler la comptabilité du personnel de tous les corps organisés de la marine, à terre, et des état-majors et équipages embarqués, et de constater leur présence par des revues ; mais outre ces attributions assez analogues à celles des sous-intendans militaires, auxquels l'ordonnance du 3 janvier 1835 assimile les commissaires aux revues, ces officiers d'administration, par suite de la réunion de l'ancien bureau des armemens avec celui des revues proprement dit, ont conservé une espèce d'action administrative en continuant à constater directement des dépenses telles que celles des officiers sans troupe et d'une partie du personnel embarqué.

Le détail des revues est subdivisé en six parties.

Le courant, l'arriéré, la comptabilité, le bureau des remises, le bureau des troupes et officiers sans troupe de la marine.

Le courant.

Le service du courant, comprenant le contrôle de toutes les opérations relatives au personnel des bâtimens armés, en armement ou en commission de port, est dirigé par un certain nombre de commis principaux ou ordinaires, connus sous la dénomination de sectionnaires, ayant sous leurs ordres un nombre d'écrivains proportionné à la force de leur section; c'est-à-dire au nombre de bâtimens dont ils sont chargés.

Pour parvenir à ce but d'inspection, il est ouvert dans chaque section des rôles d'équipage pour être tenus contradictoirement avec ceux des bâtimens.

Chaque sectionnaire est responsable de l'exactitude de ces rôles qui sont pour les marins embarqués une espèce d'état civil. Il n'y porte aucune annotation sans pièce justificative, et n'y effectue aucun enregistrement sans vérification préalable. Les pièces d'annotations et d'enregistrement sont déposées dans un boîte, pour y avoir recours au besoin.

La mission des sectionnaires, comme délégués du commissaire aux revues, est de veiller à ce que les conseils d'administration des bords se conforment aux fixations réglementaires, en ce qui concerne les allocations de solde ou de supplément, les sommes à payer, les retenues à exercer, etc. etc.

On conçoit que la surveillance du commissaire aux revues pouvant être infiniment étendue, suivant l'agrandissement plus ou moins progressif de la flotte, il est indispensable qu'il ait des agens secondaires pour le représenter dans une foule d'opérations du service journalier; néanmoins comme cette représentation n'est qu'intérieure, les sectionnaires usent avec les plus grands ménagemens de leur autorité relative, et soumettent à l'autorité réelle du commissaire aux revues toutes les questions dont la solution offre quelques difficultés.

Je vais du reste entrer dans quelques détails sur ce service, l'un des plus importans du port, par le nombreux personnel qu'il embrasse.

Situations d'équipage.

Le sectionnaire veille à ce que le personnel des bâtimens dont il est chargé, soit constamment conforme à la composition réglementaire. Il réclame et vérifie les situations d'équipage que chaque bâtiment doit adresser chaque mois au commissaire des revues.

Lorsqu'il y a lieu d'augmenter le personnel de ces bâtimens, par suite de congédiemens, décès ou autres pertes, il en fait la demande motivée à la division.

Embarquemens.

Les compagnies permanentes, complémens d'équipage, mousses et généralement tous les marins isolés à embarquer, sont destinés par la division, sur la demande du commissaire aux revues, excepté cependant

les agens des vivres qui sont destinés par la direction des subsistances, et les domestiques, magasiniers et autres surnuméraires n'appartenant pas à un corps distinct, qui sont embarqués directement par les soins du commissaire aux revues, lorsque toutefois ces surnuméraires ont satisfait à la loi du recrutement et qu'ils des témoignages de leur bonne conduite.

Les sectionnaires enregistrent tous les billets de destination ou d'embarquement sur les rôles d'équipage et contrôles signalétiques, les visent ou les font viser par le commissaire.

Si ces billets de destination ne contenaient pas tous les renseignemens prescrits par l'imprimé, ils les renverraient à la division pour y faire remplir ces lacunes.

Ils ont également soin de réclamer les avis de dettes des marins provenant des divisions ou d'autres bâtimens; annotent ces apostilles sur leurs rôles et en donnent communication aux bâtimens où se trouvent les dits débiteurs.

Débarquemens.

Les sectionnaires ne débarquent aucun individu, pour quelque motif que ce soit, sans l'autorisation du préfet maritime, à l'exception cependant des mousses auxiliaires qui ne doivent rien à l'état, des domestiques et autres surnuméraires qui n'ont contracté aucune espèce d'engagement envers la marine.

Lorsque le débarquement est ordonné, les sectionnaires relatent ce mouvement sur le rôle, établissent

le compte définitif du débarquant, lequel doit présenter la situation financière qui a dû lui être délivrée par le conseil d'administration du bord. Ils expédient ensuite, s'il y a lieu, le mandat de parfait paiement, payable à l'individu débarqué ou congédié, qu'ils renvoient avec un billet de destination bien explicatif, soit à la division, soit à l'autorité civile, soit enfin avec feuille de route, au bureau du quartier maritime où il est inscrit, et généralement au corps, au bureau ou à l'autorité qui l'avait dirigé sur le port d'armement lors de son entrée au service.

Si du décompte de l'individu débarqué il résulte une dette, les sectionnaires en font effectuer la reprise au corps ou au bâtiment sur lequel l'homme est dirigé; mais s'il s'agissait d'un congédié définitif, ils suspendraient le congédiement et en feraient donner avis au préfet maritime, les marins ne devant être libérés du service qu'après avoir acquitté leur dette d'habillement.

Les marins du recrutement, les engagés volontaires libérés et les hommes de l'inscription maritime, congédiés en raison de leurs services, sont expédiés par le bureau des revues qui leur délivre les feuilles de route et frais de conduite.

Les congés définitifs pour les marins du recrutement et les enrôlés volontaires sont délivrés par la division.

Si par suite d'omission dans la situation financière dressée par le bord, il résultait un trop payé, reconnu

après le congédiement, au moyen des états de délivrance trimestriels, et qu'il n'y eut pas possibilité d'en faire effectuer le remboursement, la reprise de cette dette devrait être faite au compte du commis d'administration responsable en fait de l'inexactitude des calculs qu'il certifie véritables.

Mouvemens et mutations.

Les mutations sont annotées sur les rôles avec la plus scrupuleuse attention, puisque c'est de cette exactitude que dépend celle de l'établissement du crédit.

Les billets d'entrée et de sortie de l'hôpital, les absences, les rentrées et généralement tous les mouvemens entraînant perte ou réduction de solde, sont enregistrés journellement sur les rôles, et la vérification de ces mouvemens s'effectue par la comparaison qui en est faite avec les états mensuels de mutations, remis par chaque bâtiment au bureau des revues. Ces états, certifiés par les conseils d'administration secondaires, servent de pièces justificatives aux annotations pour lesquelles il n'est pas resté de pièces entre les mains des sectionnaires, telles que les entrées et sorties de l'hôpital, les billets d'embarquemens, etc.

Solde et accessoires.

Le bureau des revues expédie aux conseils d'administration des bâtimens les à-comptes de solde et accessoires dans la proportion déterminée par les réglemens.

Les sectionnaires s'assurent donc que ces à-comptes

le compte définitif du débarquant, lequel doit présenter la situation financière qui a dû lui être délivrée par le conseil d'administration du bord. Ils expédient ensuite, s'il y a lieu, le mandat de parfait paiement, payable à l'individu débarqué ou congédié, qu'ils renvoient avec un billet de destination bien explicatif, soit à la division, soit à l'autorité civile, soit enfin avec feuille de route, au bureau du quartier maritime où il est inscrit, et généralement au corps, au bureau ou à l'autorité qui l'avait dirigé sur le port d'armement lors de son entrée au service.

Si du décompte de l'individu débarqué il résulte une dette, les sectionnaires en font effectuer la reprise au corps ou au bâtiment sur lequel l'homme est dirigé; mais s'il s'agissait d'un congédié définitif, ils suspendraient le congédiement et en feraient donner avis au préfet maritime, les marins ne devant être libérés du service qu'après avoir acquitté leur dette d'habillement.

Les marins du recrutement, les engagés volontaires libérés et les hommes de l'inscription maritime, congédiés en raison de leurs services, sont expédiés par le bureau des revues qui leur délivre les feuilles de route et frais de conduite.

Les congés définitifs pour les marins du recrutement et les enrôlés volontaires sont délivrés par la division.

Si par suite d'omission dans la situation financière dressée par le bord, il résultait un trop payé, reconnu

après le congédiement, au moyen des états de délivrance trimestriels, et qu'il n'y eut pas possibilité d'en faire effectuer le remboursement, la reprise de cette dette devrait être faite au compte du commis d'administration responsable en fait de l'inexactitude des calculs qu'il certifie véritables.

Mouvemens et mutations.

Les mutations sont annotées sur les rôles avec la plus scrupuleuse attention, puisque c'est de cette exactitude que dépend celle de l'établissement du crédit.

Les billets d'entrée et de sortie de l'hôpital, les absences, les rentrées et généralement tous les mouvemens entraînant perte ou réduction de solde, sont enregistrés journellement sur les rôles, et la vérification de ces mouvemens s'effectue par la comparaison qui en est faite avec les états mensuels de mutations, remis par chaque bâtiment au bureau des revues. Ces états, certifiés par les conseils d'administration secondaires, servent de pièces justificatives aux annotations pour lesquelles il n'est pas resté de pièces entre les mains des sectionnaires, telles que les entrées et sorties de l'hôpital, les billets d'embarquemens, etc.

Solde et accessoires.

Le bureau des revues expédie aux conseils d'administration des bâtimens les à-comptes de solde et accessoires dans la proportion déterminée par les règlemens.

Les sectionnaires s'assurent donc que ces à-comptes

ne dépassent pas la limite voulue, et que les sommes partielles sont proportionnées à la situation financière des individus.

En principe ils n'expédient aucun paiement d'avance sans l'autorisation du préfet maritime.

Ils exigent que les états de paiemens soient dressés par chapitres, sections et articles de la nomenclature des dépenses, et en double expédition, l'une devant accompagner le mandat, l'autre devant rester au bureau comme pièce justificative.

Après avoir vérifié ces états, ils en portent le montant au tableau du rôle présentant les paiemens faits au conseil, apostillent les sommes individuelles, et expédient les divers mandats.

Les sectionnaires n'expédient aucun mandat de parfait paiement individuel, sans la situation financière qui doit toujours accompagner le marin débarqué, et ils tiennent enregistrement particulier de ces sortes de paiemens.

Habillement.

Le bureau des revues reçoit et apostille au compte sommaire, les récépissés d'effets d'habillement, savon et tabacs délivrés aux bâtimens.

Les états trimestriels des délivrances faites à bord, transmis par les soins des conseils, au bureau des revues, servent pareillement à déterminer les dépenses et à apostiller au compte individuel des marins. Les

sectionnaires réclament la prompte transmission de ces états.

Délégations.

Les sectionnaires dressent les états trimestriels des marins qui déléguent à leurs familles, suivant les indications qui en sont portées sur les rôles d'équipage; ces états, apostillés d'abord individuellement, servent ensuite à opérer la remise des sommes déléguées dans les divers quartiers, et au paiement des délégués domiciliés au port.

Lorsque les personnes déléguées ne se présentent pas pour toucher les dites sommes, il en est fait contre-remise au port qui les avait expédiées, et radiation sur les rôles d'équipage.

Les sectionnaires délivrent un livret à chaque délégué et ne renouvellent le dit livret que sur la présentation de l'ancien.

Ils ne portent sur les rôles que les délégations consenties par les marins en faveur de qui de droit, et d'après une attestation du conseil d'administration du bord.

Ils veillent à ce que le but de la loi soit rempli à cet égard, et ne font aucune délégation d'office contraire au vœu de cette loi, que sur un ordre supérieur.

Ils ne font cesser aucune délégation, en cours de campagne, que d'après une renonciation légale des intéressés, certifiée par le commissaire de leur quartier.

Dans quelque situation momentanée, entraînant réduction de solde, que le marin se trouve, ils ne réduisent pas le montant de la délégation faite à la famille du dit marin.

Les sectionnaires considèrent les délégations comme une partie des plus importantes de leur service, puisque une erreur dans les opérations qu'elles nécessitent pourrait priver pendant plusieurs mois une famille entière de son principal moyen d'existence.

Absens, déserteurs.

Les signalemens d'absens, d'absens rentrés volontairement et de déserteurs, sont transmis par le bord au bureau des revues, annotés sur le rôle d'équipage, visés par le commissaire et rèmis ensuite à la gendarmerie qui doit exécuter la poursuite.

Lorsqu'un marin arrêté est ramené au bureau par la gendarmerie, ou autre agent de la force publique, le sectionnaire consulte le rôle à l'effet de savoir, si l'absence de ce marin a été préalablement signalée; si cette annotation n'avait pas eu lieu, l'arrestation serait regardée comme illégale, et le marin renvoyé à son bord au préjudice des gendarmes, qui dans ce cas n'auraient pas droit aux frais d'arrestation, à moins cependant que l'autorité du bord ne voulût constater ultérieurement cette absence.

Mais lorsque l'absence du marin arrêté a été constatée sur le rôle, le sectionnaire renvoie également le marin à son bord, et porte sur le procès-verbal d'arres-

tation qui lui reste, qu'il y a lieu à en expédier les frais.

Si cette absence avait duré 72 heures, il y aurait désertion ; le marin serait immédiatement transféré à la prison maritime, et il serait payé au gendarme les frais de capture fixés par les règlemens. Dans ce cas le sectionnaire donnerait avis de l'emprisonnement à l'autorité du bord, en lui transmettant une expédition du procès-verbal d'arrestation qui doit accompagner la plainte en désertion. Cette plainte doit être adressée par le capitaine du bâtiment au préfet maritime ; mais elle est expédiée par les soins du commissaire aux revues, lorsque le bâtiment du marin déserteur est absent.

A la fin de chaque mois les sectionnaires expédient au conseil d'administration de la gendarmerie maritime et aux gendarmes capteurs de la gendarmerie départementale, les mandats pour frais d'arrestation et de capture.

Les déserteurs acquittés par suite de jugemens, ou renvoyés à la discipline du bord, lorsqu'il n'y a pas lieu à informer, si leur bâtiment est absent, sont mis en subsistance sur le stationnaire pour rejoindre à la première occasion, ou destinés à la division, si leur bâtiment a entrepris une longue campagne.

Traitement de table.

Le traitement de table se paie à compter du jour de la mise en rade ; il cesse du jour de la rentrée dans le port.

Lorsque le séjour du bâtiment dans le port n'a pas

excédé dix jours, le paiement du traitement acquis pendant ce temps est effectué, d'après un certificat du directeur des mouvemens du port, et reçoivent en échange l'indemnité de logement.

Les état-majors dont les bâtimens séjournent dans l'arsenal plus de dix jours, pour cause de réparations, chargemens, déchargemens, ou autre motif que le désarmement, sont privés pendant ce temps de leur traitement de table.

Sont exceptés de cette mesure : les état-majors des bateaux à vapeur et autres bâtimens de transport, qui par la nature de leur service sont fréquemment obligés d'entrer dans le port.

Ces sortes d'exceptions doivent toujours être approuvées par le ministre de la marine.

Les sectionnaires expédient les mandats pour à-comptes de traitement de table sur des états dressés par les commis d'administration, visés de l'officier en second et du commandant. Ils regardent si ces à-comptes sont proportionnés au nombre d'officiers présens à bord, et n'expédient de traitement à l'avance que sur une autorisation du préfet maritime.

Les sectionnaires s'appliquent surtout à bien distinguer les positions, dans lesquelles les état-majors embarqués ont eu droit au traitement colonial, et annotent sur le rôle l'analyse des dépêches qui accordent ces allocations extraordinaires.

Passagers.

Le commissaire aux revues constate l'embarquement des passagers militaires et autres, étrangers au département de la marine, qui doivent occasionner des remboursemens de rations et de frais de table. Tous les ordres d'embarquement sont donc visés par lui, et enregistrés nominativement sur le rôle du bureau.

Au retour du voyage, les commis d'administration dressent les états des passagers qui ont été nourris aux différentes tables du bord ; ces états portant décomptes, et joints à une copie des ordres d'embarquement, sont certifiés par le commissaire aux revues et mis à l'appui du mandat de paiement aux chefs de table.

Les originaux des ordres d'embarquement restent déposés au bureau.

La vérification de ces états de frais de passage est d'autant plus importante, que leur renvoi, par suite de double emploi, ou d'autre erreur signalée par le ministère étranger, est un fait qui ne peut être que fort désagréable pour le département de la marine.

Bâtimens étrangers au port.

Le service des bâtimens étrangers au port exige seulement la tenue d'extraits de rôles d'équipage, servant à l'enregistrement des mutations et des à-comptes de solde payés à ces bâtimens. A la fin de chaque trimestre, le sectionnaire dresse les états de dépense, solde et accessoires, occasionnés par ces bâtimens, et les transmet au port où ils comptent, accompagnés d'une

expédition de tous les états de paiemens effectués.

Le port d'armement étant seul apte à établir la liquidation des comptes de l'année, il ne doit jamais être payé à ces bâtimens étrangers que des à-comptes.

Inspection, Contrôle.

Le grand nombre de bâtimens armés qui se trouvent souvent réunis dans un seul port, sans qu'il soit possible dans ces circonstances variées, d'augmenter le personnel du bureau des revues, produit une multiplicité de paiemens, et autres opérations, tellement grande, que les sectionnaires, quelle que soit leur activité, ne sauraient suffire à la vérification que réclament tant de pièces de dépenses.

L'ancienne inspection du bureau des armemens, chargée spécialement du contrôle de tous les mandats, fesait face à ces exigences et offrait des garanties certaines pour la régularité de ces pièces importantes.

La suppression de ce contrôle fit naître la nécessité de charger un seul employé de la vérification de tous les mandats, et du pointage de tous les enregistremens et annotations opérés sur les rôles par les commis des sections.

C'est donc à cet employé qu'appartient en fait la vérification des pièces de comptabilité expédiées par le bureau des revues, vérification sans laquelle des erreurs nombreuses entraveraient le cours des liquidations annuelles.

Liquidation.

Au commencement de chaque année les sectionnaires procèdent d'abord au renouvellement des rôles, puis à la liquidation des comptes de l'exercice écoulé, à mesure qu'ils reçoivent les feuilles de journées que les conseils d'administration des bords transmettent annuellement au bureau des revues. Ces feuilles présentent les mêmes indications que le rôle d'équipage tenu à bord, c'est-à-dire les sommes acquises par chaque individu, d'après le nombre de journées de présence, les sommes payées par le conseil, les fournitures d'habillement et autres faites à bord ; mais le bureau peut seul constater les paiemens individuels, les délégations, apostilles et reprises diverses, et les feuilles de journées servent seulement de comparaison au décompte des rôles, auquel on procède de la manière suivante.

1° Arrêter les sommes acquises pour traitement de table, suivant le nombre de jours de présence de tous les officiers qui ont été embarqués pendant l'année; comparer le crédit avec le montant des à-comptes payés et faire ressortir le résultat de cette comparaison.

2° Faire également ressortir la différence entre la recette et la dépense d'habillement.

3° Décompter le crédit, ou déterminer les sommes acquises, en multipliant les diverses allocations individuelles par le nombre de journées de chacun.

4° Comparer les sommes acquise avec les feuilles de journées, et rectifier s'il y a lieu.

5° Etablir la différence entre les sommes acquises individuelles et le total des sommes payées à ces individus, à quelque titre que ce soit, et faire ressortir le trop payé ou le restant dû.

6° Additionner toutes les colonnes du rôle, et s'assurer à chaque folio de la concordance de ces totaux entre eux, concordance qui sert de preuve aux opérations partielles.

7° Dresser le bordereau récapitulatif pour obtenir le total général de tous les folios additionnés.

8° Examiner ensuite si le montant des paiemens, dans la colonne espèce, concorde avec l'enregistrement sommaire en tête du rôle.

9° Si le total de la colonne habillement concorde avec celui de l'enregistrement sommaire.

10°. Enfin si les totaux des colonnes délégations, remises, paiemens individuels, cadrent avec ceux de l'enregistrement particulier établi à la suite de chaque rôle.

Cette vérification préliminaire terminée, comparer le total général de la dépense d'après le rôle, avec le total général de la dépense d'après les enregistremens de la comptabilité. S'il résulte une différence, de cette comparaison, s'appliquer à en découvrir la cause, et lorsque la concordance a bien été reconnue, transcrire le bordereau sur le rôle, et effectuer la liquidation ainsi qu'il suit.

Il résulte de l'arrêté définitif d'un rôle des sommes à

payer et des sommes à imputer. Voici quelle est la suite donnée à ces parfaits paiemens ou à ces imputations.

Résultats de l'arrêté du rôle.	*Suite à donner, pour effectuer la liquidation, lorsque le bâtiment est absent.*
1. Sommes restant à payer aux diverses tables, pour parfait paiement.	1. Remise en dépôt à la caisse des gens de mer jusqu'au retour du bâtiment.
2. Sommes restant dues pour parfait paiment aux officiers, aux marins des compagnies permanentes et autres individus non classés	2. Idem.
3. Sommes dues pour parfait paiement aux marins de l'inscription.	3. Remise dans leurs quartiers d'inscription, qui, sur la demande du port d'armement, opèrent une contre-remise en faveur de qui de droit, au retour du bâtiment.
4. Sommes restant dues aux marins déserteurs au moment de la désertion, lorsque le jugement de cette désertion a porté condamnation.	4. Remise définitive à la caisse des invalides.

Nota. Lorsque le bâtiment est présent, le parfait paiement des hommes présens à bord est remis au conseil d'administration.

Quant au décompte des marins absens, ou qui ne font plus partie de l'équi-

	page, remise en est faite à la caisse des gens de mer, où il reste en dépôt jusqu'à réclamation des intéressés.
5. Trop payé pour traitement de table.	5. Reprise sur le nouveau rôle, ou apostillé proportionnellement au compte individuel de tous les officiers, si le bâtiment avait désarmé.
6. Dettes des marins restant à bord.	6. En dresser un état nominatif et en opérer la reprise sur le nouveau rôle.
7. Dettes des marins passés sur d'autres bâtimens.	7. En dresser l'état, et si la reprise sur les bâtimens n'en avait pas été faite, en donner avis aux ports qui comptent de leur dépense.
8. Produit de la vente des sacs.	8. En dresser un état nominatif.
9. Débet définitif des morts, etc.	9. En dresser l'état et en donner avis à Paris où il est tenu situation de la dette flottante.
10. Effets d'habillement existant au 1er janvier.	10. Reportés comme recette au compte courant sommaire du nouveau rôle.

Les sectionnaires dressent ensuite les états de toutes les annotations qui ont été faites partiellement, afin de s'assurer, en les comparant avec les pièces déposées

dans la boîte ou avec des rôles les divers bâtimens, qu'elles ont bien été apostillées.

Les feuilles des mouvemens par quartier des hommes de l'inscription maritime, et celles des hommes immatriculés aux divisions.

Les sectionnaires délivrent des extraits de tous les renseignemens consignés sur leurs rôles, répondent aux réclamations des quartiers et autres qui ont rapport aux rôles de l'exercice courant, font signer toutes les pièces qu'ils expédient par le commissaire aux revues, prennent ses ordres dans toutes les circonstances extraordinaires, et lui rendent compte des infractions aux réglemens qui parviennent à leur connaissance, relativement au contrôle qu'ils sont chargés d'exercer.

L'arriéré.

Est le dépôt temporaire de tous les rôles des exercices clos. Les employés chargés de ce service délivrent des extraits de ces rôles aux intéressés, établissent les états de service sur les bâtimens de l'état, pour les marins admis à faire valoir leurs droits à la retraite. Procèdent, de concert avec la division, à la liquidation des ventes de sacs des marins décédés à l'hôpital, condamnés, etc. en donnent avis aux sectionnaires, examinent la gestion du commis d'administration débarqué et se chargent en un mot de toutes les opérations du compte personnel subséquentes à la clôture des rôles.

Comptabilité.

Le bureau de la comptabilité enregistre, par chapi-

DÉTAIL DES APPROVISIONNEMENS.

Le magasin général est le dépôt central de toutes les matières, munitions, marchandises et ustensiles nécessaires à la construction et à l'équipement des vaisseaux et autres établissemens de la marine.

Depuis 1835, le magasin général, qui précédemment délivrait directement aux divers ateliers du port, et aux bâtimens armés, à fur et à mesure de leurs besoins, ne fait plus qu'approvisionner en grand, après recette faite, les magasins particuliers des directions, en matières et objets qui les concernent.

Le garde magasin général de la marine est l'agent comptable de ce service. Il détermine et fait connaître les ressources et les besoins de l'approvisionnement, expédie les ordres d'introduction des matières dont le marché a été conclu, convoque la commission chargée de la visite de ces matières, délivre des billets de sortie pour celles de ces matières ou marchandises qui ont été rebutées par la commission, expédie les certificats comptables pour le paiement des fournisseurs, fait dresser chaque mois des états fonds sur les divers chapitres au compte desquels ont eu lieu les dépenses.

Rend compte annuellement des recettes, des dépenses

saire des revues, est particulièrement chargé du détail du bureau des troupes de la marine.

Il contrôle les dépenses des corps organisés et officiers sans troupe, tient des contrôles particuliers pour chacun de ces corps, annote leurs mouvemens, constate leurs services, et observe en un mot, à peu de chose près, pour le personnel à terre, ce qui est prescrit pour le personnel embarqué.

Il fait constater en outre l'arrivée des marins levés pour le service, ainsi que celle des hommes du recrutement appelés à servir dans les troupes de la marine, expédie les feuilles de route et frais de conduite aux marins congédiés, etc.

la police des chantiers et établissemens dépendans de leurs directions respectives, le bureau des travaux ne peut avoir à exercer que des fonctions inhérentes au contrôle. Dépêche du 5 février 1835, d'après laquelle les commissaires des travaux n'auraient plus le droit, de constater par des contre-appels la présence des ouvriers sur les chantiers.

Le contrôle du détail des travaux se borne donc à la vérification des recettes et dépenses en matières, opérées par les directions, et à celle des dépenses en journées d'ouvriers.

Ce détail est en outre chargé d'établir et de suivre le compte matériel des bâtimens armés; à cet effet, il délivre les feuilles d'armement, ouvre les inventaires-balance, dresse les états semestriels de recette pour chaque bâtiment, au moyen des duplicatas de demandes qui lui sont transmis par les directions, et arrête, lors du désarmement ou de la redditition de compte, le restant à bord, par l'examen et le pointage de toutes les pièces de dépenses, fournies par le commis d'administration. Le commissaire des travaux rend compte de cet examen au conseil d'administration du port.

Par décision de M. le commissaire général, les états semestriels d'objets délivrés aux bâtimens armés, sont aujourd'hui dressés par les commis d'administration de ces bâtimens. Cette mesure présente l'immense avantage de faire reconnaître les objets dont le bord s'est chargé en recette, et que le bureau des travaux n'aurait pu

enregistrer, par suite de primatas perdus dans les ateliers.

La comparaison de ces états de recettes, dressés par les bords, avec l'enregistrement tenu au bureau des travaux, donne lieu à des redressemens d'autant plus urgens qu'ils pourraient, involontairement, sans cette précaution, échapper au contrôle des uns et à l'attention des autres.

L'importance du contrôle qu'est appelé à exercer le détail des travaux, se ferait remarquer en considérant seulement le matériel immense de la flotte et l'attention soutenue que réclame la vérification des mutations continuelles qui surviennent dans les objets de ce matériel.

Il n'est pas hors de propos de remarquer ici que les divisions et subdivisions infinies introduites par les directions dans la nomenclature du matériel naval, et surtout la quantité prodigieuse de billets exigés pour de simples opérations journalières, compliquent horriblement les écritures et produisent le cahos dans cette partie importante du service des arsenaux.

DÉTAIL DES CHIOURMES.

Le détail et la police des chiourmes sont dirigés en chef par un commissaire de marine. Cet officier d'administration exerce son contrôle sur toutes les opérations

du chef de comptabilité, ou agent comptable ; cette comptabilité comprend :

Les rations allouées pour la subsistance des condamnés.

L'achat des étoffes, la confection et la délivrance des habillemens pour ces condamnés.

Les effets de couchage et autres meubles, ou ustensiles en usage dans les localités du bagne.

Les salaires des condamnés employés à la tâche, à la journée ou à l'entreprise, suivant des certificats comptables et listes de répartition dressées par les directions.

Le pécule, ou masse individuelle des forçats salariés, formée au moyen d'une retenue mensuelle opérée sur leurs salaires.

La tenue des matricules, l'enregistrement des mutations et les états de situations numériques de ces condamnés, etc.

Le commissaire, comme chargé de la police des chiourmes, a sous ses ordres des adjudans et sous-adjudans entretenus, et la compagnie d'agens de surveillance, organisée et administrée, à peu de chose près, de la même manière que les troupes de la marine.

Le commissaire des chiourmes remplit, à l'égard de ces agens, les fonctions de chef de corps, et l'agent comptable celles de quartier-maître trésorier.

DÉTAIL DES HOPITAUX ET PRISONS.

Le commissaire de marine chargé du détail des hôpitaux et prisons exerce, comme le commissaire des chiourmes, un droit de police sur les malades et sur toutes les personnes employées à quelque titre que ce soit dans les hôpitaux confiés à sa juridiction.

L'administration de ce détail important comprend :

L'enregistrement des malades admis dans les dits hôpitaux, avec les renseignemens et mutations y relatifs.

Les relevés, par corps ou bâtiment, du produit des retenues exercées sur la solde de ces malades.

La comptabilité des approvisionnemens de toute nature, rations, habillemens, effets de couchage, ustensiles, ameublemens, médicamens, etc. destinés au service des dits hôpitaux.

La situation numérique du personnel.

Les actes de l'état civil.

L'administration des sœurs hospitalières, et autres agens traités aux frais de ces établissemens.

La mission de l'administrateur en chef des hôpitaux, comme chargé de la police, doit être regardée comme une mission de douceur et d'humanité, puisqu'il est appelé à exercer cette police sur des malheureux marins malades, et sur des femmes vouées à un service essentiellement philantropique.

La surveillance que, par la nature de ses attributions, il est aussi tenu d'exercer sur le service qu'ont à rem-

plir auprès des malades MM. les Officiers de santé de la marine, réclame de sa part des ménagemens d'autant plus indispensables, que l'esprit de ce corps scientifique s'est toujours vu soumis à regret au contrôle de l'administrateur en chef, contrôle qui n'est cependant qu'une conséquence juste et naturelle de l'ordre de choses établi.

SUBSISTANCES DE LA MARINE.

L'administration des subsistances de la marine a presque toujours été l'objet d'une spécialité dont il est difficile d'entrevoir la nécessité, attendu que l'approvisionnement des arsenaux en matériel et autres branches du service général de la marine, ne sont pas moins importans que celui des vivres.

C'est par cette raison, et surtout dans l'esprit des dispositions générales qui régissent de la même manière tous les services de la marine, que les ordonnateurs et autres administrateurs en chef des ports, ont souvent revendiqué le droit d'ordonnancer les dépenses du service des vivres.

Cependant, si nous remontons à l'origine particulière de ce service, nous y découvrirons peut-être la cause indirecte de l'isolement dans lequel il s'est presque toujours tenu.

Sous Charles VI et François Ier les navires étaient ap-

provisionnés par des ravitailleurs ou fournisseurs.

De 1689 jusqu'en 1791, la fourniture des vivres de la marine appartint à un munitionnaire général, ayant des commis à ses gages sur tous les bâtimens de l'état.

En 1791 la charge de munitionnaire fut supprimée et les fournitures des vivres furent faites par adjudication.

Un arrêté de 1793 forme du service vivres une branche de l'administration générale, sous les ordres de l'ordonnateur ; mais l'ordonnance du 5 prairial an VI supprime cette branche de l'administration, qui redevient une entreprise générale, sous la surveillance néanmoins de l'administration civile de la marine.

Cet isolement complet des autres services publics subsista jusqu'en 1817, où, par ordonnance royale, le service des subsistances de la marine fut confié à un administrateur sous les ordres directs du ministre.

Cette nouvelle organisation, tout en rapprochant l'administration des vivres de sa position naturelle, occasionna bientôt des embarras de régularisation que le ministre exprime dans une lettre, en 1822.

Il fait remarquer que l'*Ordonnance de 1817 ayant donné à l'administration des subsistances une organisation particulière, qui lui permettait d'acquitter ses dépenses par des moyens de banque, son caissier, intermédiaire entre elle et le trésor, recevait les pièces des différens ordonnateurs, et les présentait à la cour des comptes, avec le compte annuel de la gestion. Que ce système était contraire à la simplification apportée*

dans la comptabilité publique par l'ordonnance de 1812.

En conséquence, l'*Administrateur des subsistances et le directeur des vivres cessent d'être réputés ordonnateurs secondaires. Le ministre ordonnance directement les dépenses, et ouvre à cet effet, tous les mois, aux intendans, des crédits de délégation sur lesquels doivent mandater, d'après la proposition des directeurs des vivres, toutes les dépenses qui sont faites par les soins de l'administrateur des subsistances.*

Par ces dispositions, l'administration des subsistances rentra, quant à l'ordonnancement et à la comptabilité, sur la ligne commune à tous les services de la marine, attributions dont les administrateurs des ports s'étaient vus dépouillés à regret.

L'ordonnance du 13 octobre 1830 devait compléter les modifications que cette partie du service administratif devait subir. M. Dargout, dans un rapport au Roi, fait observer ;

Que *le service des subsistances de la marine est soumis à un régime exceptionnel qui ne se trouve en harmonie, ni avec les principes de la responsabilité ministérielle, ni avec les règles générales de la subordination, ni enfin avec les précautions prescrites par les lois pour les dépenses publiques ; qu'elle échappe à la centralisation du service général de la marine ; que cet isolement du service des subsistances, à Paris, se reproduit dans les ports de mer, où les agens des vivres forment un corps particulier qui ne correspond qu'avec l'administration*

centrale des vivres, et qu'elle se trouve ainsi affranchie de l'autorité du préfet maritime ; que les marchés passés pour les subsistances ne sont pas soumis à la publicité et à la concurrence.

Sur ces considérations, à compter du 1er janvier 1831, l'administration centrale des subsistances de la marine créée en 1817 fut supprimée, le service des vivres forma la cinquième division du ministère de la marine, sous le titre de Direction des Subsistances, les directeurs et sous-directeurs des subsistances furent nommés commissaires et sous-commissaires sous les ordres du chef d'administration.

En 1836, ces commissaires et sous-commissaires des subsistances reprirent le titre de Directeurs et Sous-Directeurs, par suite des dispositions de l'ordonnance du 3 janvier 1835, créant le commissariat de la marine.

En conséquence, la direction des subsistances provoque la passation des marchés pour fournitures de vivres, lesquels marchés sont toujours présidés par le commissaire général.

Tient un compte général courant des rations composant l'approvisionnement du port, et en fait connaître les besoins ou les ressources.

Tient enregistrement détaillé des denrées et ustensiles délivrées, au compte de chaque bâtiment armé, ou aux établissemens de la marine. Recueille les pièces de dépenses ordinaires ou extraordinaires émanées de l'autorité des bords, et arrête l'existant définitif des vivres

soit au désarmement du bâtiment, soit au débarquement du commis comptable.

Surveille attentivement la gestion des dits commis aux vivres, et détermine s'il y a lieu à leur payer la gratification pour bonne reddition de compte.

Tient un contrôle matriculaire de tous les agens des vivres, les destine sur les divers bâtimens de la flotte suivant leur grade, le nombre réglementaire, et le tour d'embarquement; constate leurs services, et leur paie le supplément de solde déterminé par l'ordonnance.

Dresse à la fin de chaque trimestre et adresse au ministre de la marine, les états des passagers militaires et autres, nourris à bord des bâtimens, pour servir au remboursement de ces frais de rations.

D'après les attributions données au commissariat de la marine, on conçoit que la mission des employés à l'inspection des subsistances, consiste à contrôler toutes les opérations de recettes et de dépenses dont nous venons de parler.

Les bornes que nous nous sommes prescrites dans ce recueil, ne nous permettent pas de développer complétement les inconvéniens attachés à l'isolement de l'administration des subsistances des autres services de la marine, avec lesquels elle est cependant inhérente.

ÉQUIPAGES DE LIGNE.

Les marins des équipages de ligne, à terre, sont administrés de la même manière que les corps organisés ou troupes de la marine, excepté pour ce qui a rapport à l'habillement, dont le mode particulier réclame une comptabilité plus compliquée.

Le capitaine de vaisseau, commandant supérieur de la division, a toutes les attributions des chefs de corps.

Il préside le conseil d'administration, dont la formation et les opérations sont à peu près semblables à celles des conseils secondaires établis à bord des bâtimens armés.

Il a sous ses ordres immédiats les officiers comptables ci-après mentionnés :

Le capitaine de corvette commandant en second.

Le sous-commissaire de marine, quartier-maître trésorier.

Le lieutenant de vaisseau capitaine d'habillement.

L'officier chargé de l'armement, de l'équipement et du casernement.

Les capitaines des compagnies.

Le capitaine de corvette commandant en second est chargé de surveiller la tenue des matricules, la répartition des recrues dans les compagnies, puis leur des-

tination au bureau des revues pour être embarqués ; les congédiemens, les mouvemens, et généralement tout ce qui concerne la police des casernes, l'instruction des marins et la comptabilité intérieure des compagnies.

La mission du sous-commissaire quartier-maître trésorier, est de justifier l'emploi des sommes en espèces, de l'habillement, de l'armement, des effets de casernement, etc. délivrés au conseil d'administration et remis entre ses mains pour en compter.

Il tient à cet effet, contradictoirement avec les officiers comptables et les capitaines des compagnies, des enregistremens et des contrôles annuels, etc.

Des feuilles de journées, dressées par les soins des capitaines des compagnies, et des pièces de comptabilité trimestrielles, certifiées par lui et visées par le conseil, servent à établir sommairement le compte matériel ainsi que le crédit et le débit individuels des marins ; puis centralisant toutes les feuilles de journées et pièces de comptabilité partielles, il régularise et détermine la recette et la dépense générales.

Des feuilles de journées trimestrielles et particulières sont aussi établies pour régler le compte individuel d'habillement, et rembourser aux marins des compagnies le montant de la retenue journalière de 40 centimes, déduction faite de la valeur des fournitures.

Les compagnies à terre sont payées par quinzaine, sur des états numératifs certifiés par les capitaines, et qui servent de récépissés au trésorier jusqu'à la fin du

trimestre, où ces paiemens partiels sont régularisés par la feuille de journées.

Un commis aux vivres, dans chaque division, est chargé de la comptabilité intérieure et de la distribution des rations allouées aux marins à terre.

La distribution de ces vivres a lieu chaque jour, par compagnies, sur des bons d'effectif signés des capitaines, visés par le quartier-maître trésorier, et par le commandant en second. Ces délivrances journalières sont aussi réglées, à la fin du trimestre, entre le quartier-maître trésorier, les capitaines des compagnies, le commis comptable et la direction des subsistances.

Le commissaire aux revues étant à l'égard des troupes de la marine ce que sont à l'égard des corps de l'armée de terre les sous-intendans militaires, toutes les pièces relatives à la comptabilité du personnel doivent être contrôlées dans ses bureaux.

Le commissaire aux revues inspecte, tous les trimestres, la comptabilité et le personnel des équipages de ligne.

Lorsque les marins des divisions sont destinés à embarquer, les capitaines des compagnies font arrêter les livrets de ces hommes et effectuer leur parfait paiement, s'il y a lieu. Le quartier-maître trésorier établit et transmet au commissaire des revues l'état de leur dette d'habillement.

Les billets de destination qui doivent accompagner les hommes au bureau des armemens sont dressés par

les soins du commandant en second.

Le capitaine d'habillement, sous la direction du conseil d'administration, reçoit du magasin général les étoffes nécessaires à la confection des effets d'habillement.

Une commission, présidée par le commandant, examine la recette des dites étoffes, lesquelles sont ensuite délivrées au capitaine d'habillement, puis enfin au maître tailleur par les soins duquel elles sont converties en effets confectionnés, suivant les formes et dimensions réglementaires. Lorsque ces effets ont été confectionnés, ils sont examinés de nouveau, portés en recette, au compte du capitaine d'habillement, qui en fait effectuer la délivrance aux compagnies sur des demandes nominatives.

Le capitaine d'habillement tient dans ses bureaux les enregistremens suivants :

La recette et la dépense des diverses étoffes et matièrières qui entrent dans la confection des effets.

La recette et la dépense des effets d'habillement confectionnés, tels que cravates, souliers, casquettes, etc.

Les délivrances d'effets aux bâtimens armés et aux compagnies à terre, etc. afin de pouvoir déterminer, chaque mois, l'existant au magasin en objets de toute nature.

Le magasin d'habillement approvisionne les bâtimens armés sur des demandes acquittées par les membres des conseils secondaires, et approuvées par le préfet maritime, lorsqu'il s'agit d'approvisionnemens de

prévoyance, et par le commandant supérieur, lorsque ces demandes sont faites pour compléter les sacs.

Ces sortes de délivrances nécessitent une comptabilité particulière du capitaine d'habillement et du trésorier.

L'officier chargé de l'armement, de l'équipement et des effets de casernement, règle la comptabilité de ces objets, d'une part avec les directions qui lui en ont effectué la délivrance, sur la demande du conseil, de l'autre avec les capitaines des compagnies, qui doivent lorsque ces compagnies embarquent, rendre compte à cet officier comptable des divers objets qu'ils en ont reçu.

Les capitaines tiennent, pour la comptabilité intérieure de leurs compagnies, à peu près les mêmes enregistremens que le quartier-maître trésorier, et ils donnent à cet administrateur tous les états qui peuvent lui être nécessaires pour sa comptabilité générale.

BUREAU DE LA COMPTABILITÉ CENTRALE DES FONDS.

Le bureau de la comptabilité centrale des fonds complète le système administratif des ports; ses opérations sont résumées comme il suit :

Enregistrement détaillé, par services et chapitres, de toutes les dépenses fonds de la marine.

Comparaison du résultat de cet enregistrement avec

les comptes particuliers des directions et autres détails.

Centralisation et envoi au ministre de ces dépenses.

Justification de l'emploi du budget alloué au port.

Demandes de crédits supplémentaires au fur et à mesure des besoins.

Situation journalière de ces fonds.

Demandes particulières de fonds sur les exercices clos.

CONSIDÉRATIONS ET REMARQUES.

A travers les vicissitudes qu'a subies dans l'espace de 146 ans le corps de l'administration de la marine, apparaît cette vérité que lorsque, par suite de l'abaissement de ce corps, la gestion des arsenaux et des autres services de la marine a été reconnue onéreuse, et que les ressources ont été obérées, on a toujours eu besoin de revenir à l'administration civile pour les rétablir.

On voit, en résumant les faits, que l'amirauté, devenue insuffisante en 1689, partage ses attributions avec des intendans et ordonnateurs civils, jusqu'en 1765.

Que de 1765 jusqu'en 1784, où l'administration des ports et des bâtimens est confiée à des officiers militaires, les irrégularités administratives sont tellement alarmantes qu'on est obligé de rendre aux administrateurs civils leurs anciennes attributions.

Que les procédures, en matière de prises, bris et naufrages, n'ont pas mieux prospéré sous les tribunaux de commerce et les juges de paix.

Et qu'enfin c'est pendant les 30 années d'instabilité, de 1784 à 1815, pendant lesquelles l'administration des ports passe successivement sous le régime des intendants, des ordonnateurs, des agents maritimes, des

ordonnateurs et des chefs militaires, que la pénurie de nos ressources navales et l'impéritie ont été les plus grandes.

L'ordonnance de 1815 semblait avoir mis un terme à ces temps d'incertitude, son système de la divison des pouvoirs, en fait d'administration, était celui que l'expérience fesait regarder comme devant produire les meilleurs résultats; mais son empire ne dure que 11 ans. L'organisation des équipages de ligne fait naître une foule de situations analogues à celles de l'armée de terre. Le régime des préfets maritimes, chefs d'administration, est reconnu inséparable de cet état de choses, lequel état de choses fait enfin surgir l'ordonnance du 3 janvier 1835, qui réduit l'ancien corps de l'administration au rôle secondaire de vérificateur, dont le contrôle est souvent rendu illusoire par l'enchaînement de circonstances non prévues.

Je m'abstiens de rendre un jugement trop difficile sur les ordonnances 1815 et 1836. Mon seul but a été d'exposer les conséquences naturelles de faits historiques bien connus et de démontrer que le corps actuel du commissariat est moins bien traité sous tous les rapports possibles que les autres corps avec lesquels il a le plus d'analogie. (Voir le tableau comparatif placé à la fin de cet ouvrage.)

L'administration générale de la marine comprend des attributions si diverses et si étendues, qu'on pourrait la diviser en cinq parties assez différentes les unes des au-

tres pour y attacher cinq sortes d'administrateurs. Cette distinction ne serait pas plus extraordinaire que dans l'administration de la guerre, qui comprend séparément : l'intendance militaire, l'administration des hopitaux, celles des vivres et du campement.

Les cinq parties distinctes de l'administration de la marine seraient :

1° L'administration centrale, les sécrétariats des préfets maritimes, commissaires généraux, amiraux ou vice-amiraux commandant une armée navale, services qui représentent l'œil de l'autorité supérieure, dirigeant tout, et où tout vient aboutir, embrassant dans leur ensemble tous les autres services de la marine.

2° L'administration des bâtimens armés, le détail des revues, les divisions des équipages de ligne, les fonds et invalides.

4° La comptabilité des directions dans les arsenaux, les détails des travaux, hôpitaux, prisons, bagnes et subsistances.

5° Les colonies, dont le service résume toutes les attributions administratives de la métropole.

L'étude des connaissances nécessaires pour exceller dans une seule de ces cinq parties peut occuper sérieusement l'administrateur le plus studieux.

Ces réflexions amènent naturellement la pensée sur un seul corps d'administrateurs de la marine, subdivisé en cinq classes attachées séparément et exclusivement aux cinq services que nous venons de caractériser.

étaient données à 600 officiers de la marine, il faudrait nécessairement remplir le vide de ces 600 officiers, ce qui reviendrait au même, quant à la dépense; et comme pour obtenir de bons résultats il faudrait que ces officiers fussent placés à poste fixe, il resterait encore à examiner si des hommes voués dès l'enfance aux hasards de la navigation et aux chances des combats, pourraient consentir à l'inamovibilité des bureaux, pour laquelle la plupart n'ont aucune vocation.

Il faut en outre considérer, relativement surtout à l'administration des quartiers maritimes, que la situation maritime de l'Angleterre, le nombre considérable d'habitans qui s'y livrent à la navigation, assurent naturellement à cette puissance des ressources certaines pour le recrutement de son armée de mer, et qu'il n'a pas été rigoureux d'y soumettre le régime des classes à une surveillance aussi particulière qu'en France, où, avec les mêmes besoins matériels de vaisseaux, on n'a qu'une population maritime très inférieure à celle de l'Angleterre.

Un corps d'administrateurs où les places et les avancemens ne seraient donnés qu'au choix, laisserait trop d'empire à l'arbitraire et travaillerait lentement à sa ruine.

L'administration de la marine réclame trop de connaissances variées pour qu'on n'y ait pas attaché la condition du concours. Il est juste que celui qui se destine jeune à un service aussi important, donne publique-

ment des garanties pour l'avenir.

Mais s'il appartient aux chefs de ne pas s'écarter de cette règle, tendant sagement à éloigner du corps des individus qui ne possédant que quelques connaissances pratiques très bornées, seraient loin de pouvoir remplir toutes les obligations qui peuvent être imposées à un administrateur ; ils doivent aussi, dans certaines circonstances, faire fléchir la rigueur de la règle en faveur du mérite et de l'ancienneté ; car en voulant trop repousser le torrent des prétentions exagérées, on s'exposerait à tomber dans l'injustice.

Je veux parler surtout de quelques anciens écrivains de la marine, qui ayant consacré de longues années à un service laborieux, n'ont pu acquérir quelques connaissances théoriques exigées pour l'admission des commençans ; mais qui réunissent d'ailleurs les conditions plus essentielles de l'expérience et de l'activité.

Pour concilier les divers intérêts, et satisfaire tous les genres de mérite, je pense qu'il serait juste de donner les places de commis entretenus au concours, au choix et à l'ancienneté, dans des proportions suffisantes.

Si l'affabilité est recommandable à un administrateur, c'est surtout à un administrateur de la marine.

Il est bien juste que des hommes qui sacrifient leur existence dans la pénible profession de navigateur, rencontrent dans les bureaux, où leurs intérêts les appellent, l'affabilité et l'indulgence que doivent d'ailleurs

inspirer une complication de formes et une division d'attributions attachées à la nature de l'administration maritime, capables d'embarrasser l'homme plus instruit que ne peuvent l'être, à cet égard, les gens de mer.

L'imprévoyance crie vulgairement que *cette multitude de formes administratives, entravant sans cesse la marche du service, n'ont été inventées que pour justifier l'emploi d'une foule d'employés inutiles, dont les efforts ne parviennent seulement pas à empêcher les abus.*

Si on remarque quelques abus, malgré les précautions réglementaires, c'est qu'il n'y a point d'institution humaine parfaite. On a tort d'attribuer la cause des malversations au système administratif. Les ordonnances ne sont pas l'œuvre d'un seul individu, elles sont le fruit de l'expérience des temps qui nous ont précédé; elles prescrivent tout ce qui doit être observé pour empêcher le mal; le mal ne vient que de la négligence ou de la mauvaise foi des hommes; si chacun remplissait scrupuleusement ses devoirs, j'ose croire qu'il y aurait peu d'abus.

Ceux qui se récrient le plus contre la longueur et la sévérité des formes, sont apparemment de forts honnêtes gens, ne voyant partout que bonne foi, et qui trouveraient sans doute fort commode qu'on s'en rapporta mutuellement au témoignage les uns des autres; et que, par exemple, chaque administré pût aller au trésor recevoir, sur un simple bon de sa main, l'ar-

gent qu'il prétendrait avoir acquis.

Il en est de l'administration comme du culte, des lois civiles, etc. Si tout était soumis à l'arbitraire des volontés individuelles, chacun aurait sa religion, sa manière de compter, etc. et il n'y aurait pas de société possible.

L'unité des formes administratives est donc indispensable, ainsi que leur intégrité. Toute infraction, quelque légère qu'elle soit, tend à détruire l'ordre, et on ne doit modifier ou enfreindre les prescriptions réglementaires qu'avec les plus grands ménagemens.

IIe PARTIE.

JURISPRUDENCE DE LA NAVIGATION.

SOMMAIRE.

INTRODUCTION. — Lois anciennes. – Principes généraux du droit maritime. – De la police des Ports, havres, rivages, etc. – Pilotage. – Pêche du goëmon. – Obligations des armateurs envers les gens de mer. – Obligations des gens de mer envers les armateurs. – Risques de mer. – Jets à la mer. – Abordages. – Confiscations. – Epaves. – Bris et naufrages. – Historique. – Droits et obligations des matelots dans les naufrages. – Législation actuelle. – Pêches maritimes. – Recrutement de l'armée navale.

INSCRIPTION MARITIME. — Historique. – Conditions de l'inscription maritime. – Son importance. – Soins qu'elle réclame. – Précautions nécessaires au maintien de l'inscription maritime. - Rapports entre les capitaines de navires, les marins et les commissaires des quartiers. – Avantages de l'inscrit maritime. – Sollicitude dont les gens de mer doivent être l'objet. – De l'avancement des marins. – Pensions de retraite. – Demi solde. – Obligations et devoirs des inscrits maritimes. – Délits des gens

de mer. – Peines y attachées. – Attributions des commissaires de l'inscription maritime.

Prises maritimes. — Sur quels principes repose le droit de prise. – Validité des prises. – Précautions pour garantir la légitimité des prises. – Jugement des prises. – Liquidation, répartition des prises. – Armemens en course. – Rançons. – Neutralité. – Droits de représaille. – Droits imposés sur les prises. – Considérations et remarques.

JURISPRUDENCE DE LA NAVIGATION.

INTRODUCTION.

« L'empire de la mer, l'étendue de la puissance lé-
« gislative sur les mers adjacentes aux rives territoria-
« les, la législation des nations commerçantes antiques
« et modernes, le droit d'un peuple belligérant, ceux
« d'un peuple neutre en temps de guerre, les prises
« maritimes, leur adjudication; » les naufrages, les jets d'objets à la mer pour sauver le navire, la police des rivages et de la navigation, les pêches maritimes, le recrutement de la marine marchande et de la marine militaire, et enfin la fixation des rapports qui doivent exister entre les armateurs, les gens de mer de la marine marchande et l'état qui les protège, sont les objets importans qu'embrasse la jurisprudence maritime.

« Si les peuples anciens nous ont laissé dans une igno-
« rance complète des lois qui dûrent régir leur com-
« merce maritime, il ne faut pas conclure qu'ils n'eu-
« rent jamais de lois positives, mais des usages vagues
« et incertains. »

Il faut croire seulement qu'ils ont vécu en paix ; car l'expérience prouve que plus un état est commerçant, plus il faut de lois pour terminer les contestations qui se

multiplient en raison des négociations dont ce commerce est la cause.

« Ces usages transmis à des peuples plus communica-
« tifs, ont dû nécessairement prendre une sorte d'uni-
« formité dans tout ce qui était relatif au même genre
« de transactions. La mauvaise foi, ou diverses circon-
« stances, ayant fait naître des contestations, l'autorité
« des jugemens a consacré ces usages et bientôt les lé-
« gislateurs ont senti la nécessité d'offrir par des actes
« de la puissance souveraine, aux particuliers, des ga-
« ranties pour l'exécution de leurs engagemens respec-
« tifs, aux magistrats des règles précises pour mainte-
« nir la bonne foi et réformer les injustices. »

Ainsi lorsque la civilisation eut produit le luxe, et nécessairement le commerce maritime, naquit la législation maritime. On se fit un devoir de régler les différentes obligations de même nature que produisent tant de branches de commerce et d'industrie.

Les lois maritimes des Rhodiens sont si célèbres, qu'elles ont été tour à tour adoptées par les Grecs et les Romains, et sont venues se fondre dans les ordonnances maritimes des peuples de l'Europe.

La république d'Athènes est la seule, sur la législation maritime de laquelle on puisse parler avec quelque certitude. Les Athéniens prétendirent avoir l'empire de la mer et ne négligèrent rien pour l'obtenir. Périclès répétait souvent que pour eux tout autre intérêt devait céder devant celui d'être puissance maritime.

Les lois maritimes qui composent le digeste des Romains furent empruntées des Grecs, qui les tenaient eux-mêmes des Rhodiens.

La France ne connaissait d'autre législation maritime que celle comprise dans la compilation ayant pour titre : *Le Guidon de la mer*. Cet ouvrage, contenant les anciens règlemens du royaume sur la marine marchande, fournit les documens qui servirent plus tard à composer l'ordonnance de 1681. La plus complète après celle-ci, est l'ordonnance de 1689, auxquelles les ordonnances postérieures n'ont fait qu'apporter des modifications.

Il est des choses tellement conformes au droit des gens, au consentement général des peuples, qu'elles conviennent à tous les temps et à tous les hommes.

Ainsi : « l'immensité de la mer qui peut suffire aux « besoins de tous les hommes, qui n'est devenue navi- « gable ni par le travail, ni par l'industrie, l'impos- « sibilité d'en faire sa possession, établissent la liberté « de la navigation et de la pêche, liberté qui dérive « du droit naturel.

« C'est par ces motifs que la pleine mer est restée « commune au genre humain, comme l'air et la lumière, « et que toutes les lois maritimes sont fondées sur ce « principe universel de propriété commune. »

Les autres principes secondaires du droit maritime seront développés à fur et à mesure qu'ils entreront en question.

Le droit maritime comprend :

1° La police des ports, havres, rivières, rivages, etc.

2° Les obligations des armateurs envers les gens de mer.

3° Les obligations des gens de mer envers les armateurs.

4° Les risques de mer.

5° Les épaves.

6° Les bris et naufrages.

7° Les pêches maritimes.

8° Le recrutement de l'armée navale.

9° L'inscription maritime.

10° La justice à bord des bâtimens.

11° Les invalides de la marine.

12° Les prises maritimes.

12° La neutralité.

14° Les armemens en course, etc.

DE LA POLICE DES PORTS, HAVRES, RIVIÈRES, RIVAGES, ETC.

Le premier objet de la législation des peuples maritimes, a dû être l'établissement de l'ordre, nécessaire à la commodité et à la sûreté des habitans qui se livrent aux travaux du commerce maritime.

Suivant les principes du droit romain, énoncé ci-devant, et admis avec peu de modifications par les législateurs modernes, la mer était considérée comme un objet resté dans la communauté universelle, et son rivage, c'est-à-dire le terrain que les plus grands flots couvrent en hiver, rangé parmi les choses qui n'appartiennent à personne.

La police des rivages, chez les Romains, était à peu près la même que celle établie en France par l'ordonnance de 1681.

Des peines sévères étaient portées contre les scélérats qui allumaient des feux trompeurs pour faire échouer les navires.

Le droit d'empêcher les constructions sur le rivage de la mer ou des rivières navigables, qui pourraient gêner la navigation, est tellement fondé sur le droit commun qu'on le retrouve dans les lois de tous les anciens peuples.

Il est expressément défendu, dans le digeste, de construire aucun moulin ou autre édifice sur le bord des rivières navigables.

Jean des Ursins, prévôt des marchands, sous Charles VI, donna, à ce sujet, un exemple authentique: il fit démolir à main forte dans une seule nuit tous les moulins construits sur les bords de la Seine, ainsi que leurs écluses et chaussées.

Ce principe est fondé sur la communauté et propriété de la mer, dont nul particulier n'a le droit d'entraver la possession. Sans cela les rivages praticables deviendraient l'objet d'envahissemens continuels et particuliers, et la propriété du premier occupant, au préjudice de la communauté.

L'intérêt général des habitans maritimes exige aussi la conservation, l'entretien des ports, hâvres, etc.

L'ordonnance de 1681 pourvoit à ce besoin.

« Les ports et hâvres doivent être entretenus dans leur netteté et profondeur. Il doit toujours y avoir à bord des navires des matelots prêts à larguer les amarres pour faciliter l'entrée ou la sortie des bâtiments, qui ne doivent s'amarrer qu'aux lieux destinés à cet usage.

« Les places des quais doivent être données à tour de rôle.

« Les navires mouillés doivent signaler leurs ancres et débarquer leurs poudres.

« Les marchandises ne peuvent séjourner sur les quais plus de 3 jours.

« Il doit y avoir des lieux destinés pour les radoubs, pour les bâtimens en chargement et ceux en déchargement.

« Les vieux bâtimens ne doivent pas encombrer les ports. »

Toutes ces dispositions principales sont si importantantes et si naturelles qu'elles n'ont pas besoin de commentaires.

PILOTAGE.

L'intérêt public réclamait aussi qu'on rendit l'accès des ports facile aux bâtimens. De là vint l'établissement des phares et des pilotes lamaneurs.

Le pilotage est un service officieux, ou obligé, offert à l'entrée des ports et rades aux navires de commerce ou autres qui les fréquentent.

L'établissement des pilotes lamaneurs n'a lieu que sur les points où les chambres de commerce le jugent nécessaire, et sur la demande qu'elles en font. Lorsque cet établissement a été autorisé, des règles particulières doivent être observées afin que le service puisse être constamment entretenu et qu'il s'exécute bien.

Les phares sont des feux tournans ou fixes, exhaussés et allumés, la nuit, pour indiquer l'entrée des ports aux bâtimens.

Les balises sont des signaux placés sur des bancs ou écueils, dans l'intérieur des rades, pour en faire connaître la position.

Les dépenses occasionnées pour l'entretien, la sûreté et la police des ports marchands, sont faites conjointement entre les chambres de commerce, quartiers maritimes, communes ou toute autre administration publique, suivant les lieux.

L'exécution des règlemens relatifs à la police des ports et rivages étant conférée aux commissaires de l'inscription maritime, ces administrateurs concourent à la rédaction des règlemens locaux que les tribunaux de commerce proposent; ces règlemens, après avoir été examinés par le conseil d'administration du chef lieu maritime, sont soumis au ministre et de là à l'approbation du Roi.

PÊCHE DU GOEMON.

La pêche du Varech ou Goëmon, herbe qui croît

dans la mer, appartient à la police des rivages; elle est récoltée pour l'engrais des terres sur toutes les côtes où le bas-fond permet d'en faire la coupe.

Tous les habitans riverains ont un égal droit à cette récolte; mais pour éviter le désordre et conserver cette ressource précieuse, des dispositions réglementaires, contenues dans l'ordonnance 1681, en règlent les conditions.

Après avoir établi l'ordre, la police et la commodité des ports, hâvres et rivages, la loi établit les rapports qui devaient assurer la bonne harmonie entre les armateurs et les gens de mer.

OBLIGATIONS DES ARMATEURS ENVERS LES GENS DE MER.

« Les armemens au commerce sont des entreprises particulières soumises à des règles générales de police; mais libres dans ce qui a rapport à la direction à donner au navire, au genre de navigation qu'il doit entreprendre, aux transactions entre l'affrêteur et l'armateur, en entre celui-ci et l'équipage. »

Ces transactions sont l'objet de conventions passées par devant l'autorité du port d'armement, qui en prend acte, et qui sont aujourd'hui dans les attributions des administrateurs des quartiers.

Cette intervention de l'autorité a toujours été indispensable. Suivant le droit maritime des pays conquis par les croisés, une cour de mer était chargée de vider les différens entre les armateurs et l'équipage.

Avant l'organisation des quartiers maritimes, cette juridiction appartenait à l'amirauté.

Les obligations principales des armateurs envers les gens de mer comprennent le prix du fret, les salaires des matelots, les bons traitemens qui leur sont dûs, le bon état de navigabilité et de défense du navire.

Suivant le droit maritime des Rhodiens, les gens de mer se louaient à salaire ou à la part. Le fret était divisé en un certain nombre de parts dont la répartition avait lieu ainsi qu'il suit :

Au patron.....	1	1/2
Au pilote.....	1	1/2
Au timonier.....	1	
Au charpentier.....	1	
Au conducteur de la chaloupe.....	1	
A chaque metelot.....	1	
Au cuisinier.....		1/3

Ces conditions sont encore à peu près les mêmes aujourd'hui. En France, les matelots s'engagent à servir sur un navire pendant un voyage, soit à la part, soit à salaire. Le montant de ces salaires, l'espèce de nourriture et autres engagemens semblables font l'objet d'une convention écrite, qui reste déposée au bureau de l'inscription maritime comme garantie des dits engagemens.

La bonne discipline qui doit régner à bord de toute espèce de bâtiment étant basée sur la justice que doivent observer les chefs dans leurs relations avec leurs

subordonnés, il est recommandé expressément, dans toutes les ordonnances, aux capitaines des navires, maîtres ou patrons, de ne pas maltraiter leurs matelots.

L'article 31 de l'ordonnance 1689 reproduit cette sage prescription :

« Le capitaine prendra garde que les officiers de son « bord ne fassent aucun mauvais traitement aux gens « de l'équipage qui puisse les décourager du service. »

Il était également juste de régler les obligations des armateurs ou capitaines, dans le cas de renvoi des matelots avant la fin du voyage, et surtout lorsque des maladies prises en fesant le service mettaient les dits matelots hors d'état de remplir leurs engagemens.

DROIT MARITIME DE WISBY.

« Dans l'intérieur des ports, un patron ne peut ren- « voyer un matelot qu'en lui payant la moitié de ses « gages, et hors des ports qu'en lui payant ses gages « entiers. »

RÔLES D'OLÉRON.

« Lorsqu'un homme de l'équipage tombe malade en « fesant le service du navire, le patron doit le mettre « à terre et le faire soigner dans une maison aux frais « du navire.

« Lorsque le navire est en état de partir, on laisse « le matelot à terre et il conserve le droit d'être payé « de ses loyers ; s'il meurt, sa femme ou ses héritiers « ont le même droit.

« Mais si le patron les envoie à terre pour le ser-

« vice du navire et qu'ils y soient blessés, ou qu'il leur « arrive tout autre accident, ils doivent être traités « jusqu'à guérison aux dépens du navire; c'est le ju- « ment en ce cas. »

Suivant le droit des Rh odiens, des secours étaient accordés aux familles des marins morts au service du navire.

Au nombre des obligations de l'armateur il faut comprendre le bon état et la sûreté dans lesquels il doit tenir son navire, auquel est attachée l'existence de ceux qui le conduisent. L'ordonnance de 1689 prévoit ce cas important.

« Il est enjoint aux commissaires des classes de s'assurer si les bâtimens marchands sont en bon état de navigation et de défense.

OBLIGATIONS DES GENS DE MER ENVERS LES ARMATEURS.

En déterminant les devoirs des armateurs envers les gens de mer, il était juste de reconnaître les droits de ceux qui hasardent leur fortune pour l'extension du commerce et de la navigation.

Les lois maritimes de l'Europe pendant l'invasion des peuples du nord assurent en ces termes le droit de propriété des armateurs :

« Si quelqu'un construit un navire avec des pièces « de bois qui appartiennent à une autre personne, l'ob- « jet ainsi construit appartiendra au propriétaire du « bois. »

La discipline intérieure du navire contribuant beau-

coup à assurer les intérêts des armateurs, et à la conservation des bâtimens, est une des premières conditions.

DROIT MARITIME DES RHODIENS.

« L'engagement des matelots les soumet à une obéis-
« sance absolue envers le patron. La désertion est sé-
« vèrement punie. »

RÔLES D'OLÉRON.

« Le patron qui loue des matelots doit entretenir la
« paix parmi eux et concilier leurs différens. Si l'un
« donne un démenti à l'autre, il doit, avant d'être ad-
« mis à la table commune, payer 4 deniers, et 8 de-
« niers, si le démenti a été donné au patron, lequel
« paiera aussi 8 deniers s'il donne un démenti à un
« matelot.

« Si le patron frappe un matelot, celui-ci doit atten-
« dre le premier coup, et si le patron redouble le ma-
« telot peut se défendre. Celui qui frappe le patron le
« premier doit payer 100 sous, ou perdre le poingt
« à son choix. »

DROIT RHODIEN.

« Celui des matelots qui en blesse un autre doit payer
« les frais de guérison et rembourser les salaires du
« blessé, tant qu'il est incapable de service; s'il a causé
« des blessures permanentes, il doit une indemnité pé-
« cuniaire : celui qui en se défendant a tué son adver-
« saire n'est soumis à aucune poursuite. »

Viennent ensuite les garanties pour l'accomplissement du service des matelots.

RÔLES D'OLÉRON.

« Lorsque des matelots loués pour un voyage vont « à terre sans permission, et que là ils s'enivrent, se « querellent ou se battent au point d'être blessés ou « malades, le patron n'est pas tenu de les faire guérir, « ni de rien leur fournir : il peut même les congédier, « et, s'il est nécessaire de les remplacer, ils sont te- « nus d'indemniser le patron de l'excédant des loyers « qu'il serait obligé de payer à d'autres. »

DROIT DE WISBY.

« Le matelot qui ne remplit pas son engagement en- « vers le patron, est tenu de lui restituer tout le loyer « qu'il en a reçu, plus, de son argent, la moitié de ce « qui lui aura été promis. »

« Les matelots engagés pour un voyage ne peuvent quitter le navire qu'après l'avoir ramené au point de départ. *(Rôles d'Oléron.)* »

« Si quelqu'un ne peut remplir à bord les fonctions pour lesquelles il s'est engagé, il est tenu de rembourser au patron tout le loyer qu'il en a reçu. *(Droit de Wisby.)* »

« Nul ne pourra arrêter un matelot, sur un navire prêt à partir, pour cause de dette, ou autre ; mais si le matelot débiteur a des effets à bord on pourra seulement en délivrer au créancier jusqu'à concurrence de la dette.»

Toutes ces obligations mutuelles, entre les armateurs et les gens de mer, sont tellement conformes au droit

naturel, qu'elles ont été proclamées par toutes les anciennes lois maritimes, et qu'elles se trouvent reproduites, avec quelques modifications conformes à l'époque, dans nos ordonnances actuelles.

RISQUES DE MER.

Les événemens de la navigation, la force des choses, ne permettent pas de rendre les capitaines de navires responsables des pertes qu'ils peuvent faire au compte de l'armateur; cette question a toujours été d'une haute importance, soit par les abus que les patrons auraient pu faire de leur isolement, en détournant des marchandises à leur profit, sous le prétexte de nécessité, soit par l'ignorance des armateurs en fait de marine. Il convenait donc de déterminer la responsabilité des uns et des autres.

Les risques de mer sont le jet d'objets à la mer pour sauver le navire, les abordages, les confiscations ou vols des pirates, les épaves, les naufrages, etc.

Jets à la mer.

Le jet d'objets à la mer pour sauver le navire, était chez les Romains au préjudice de l'armateur.

L'article 35 des lois de Guillaume le conquérant, exempte de toute réparation, celui qui a jeté à la mer les choses d'autrui, en cas de nécessité. Les autres lois maritimes diffèrent du droit romain.

« Si des choses sont jetées dans la mer pour soulager « le navire, ceux à qui il est reconnu qu'elles appar- « tiennent, doivent être indemnisés aux dépens de tout « ce qui était dans le navire. » *(Droit maritime de l'Europe pendant l'invasion des peuples du nord.)*

Les pertes par force majeure ne sont pas sous la responsabilité des patrons. La perte des choses sacrifiées ou perdues, par force majeure, doit être réparée par une contribution sur ce qui a été sauvé. *(Droit rhodien.)*

« Lorsque le navire est en danger, pour le sauver, le patron a le droit de jeter à la mer une partie du chargement, fait qui devra être constaté par sermens du patron et de trois hommes de l'équipage. Les choses jetées sont estimées, et le prix en est réparti, au marc la livre, sur les chargeurs et sur le navire. *(Rôles d'Oléron.)* »

« En cas de jet pour salut commun, toutes les marchandises et denrées contenues dans le navire doivent contribuer au jet, parce qu'il ne serait pas juste de ne jeter que celles d'un même intéressé. » *(Droit maritime de Wisby.)*

Abordages.

Suivant le droit romain, les abordages occasionnés par force majeure ne donnaient lieu à aucune responsabilité.

« Les frais causés par les abordages sont supportés « de moitié par les deux navires. *(Rôles d'Oléron.)* »

Les mâts coupés, ou les ancres laissées par cause de tempête, donnent lieu aux mêmes dispositions que les choses jetées ; c'est-à-dire que les chargeurs doivent payer leur part contributive comptant, avant que les marchandises soient mises hors du navire.

« Si par défaut de bon arrimage les barriques de vin « d'un chargement se crevaient, ce serait à la charge « du patron et de l'équipage, à moins que le patron « et trois hommes de l'équipage ne jurassent sur les « Evangiles qu'ils n'en sont pas la cause. »

Confiscations.

La piraterie, du temps des Romains, était si horrible, que leur législation plaçait les vols faits par les pirates au nombre des cas de force-majeure, qui fournissaient à un armateur une légitime exception contre la demande des choses qui lui avaient été confiées ; et parmi les sacrifices faits pour le salut commun, les sommes ou valeurs données pour racheter le navire pris.

« Si une chose prêtée à usage à quelqu'un périt par « incendie, naufrage ou pillage, celui qui l'avait em- « pruntée n'est tenu d'en répondre qu'autant qu'il serait « prouvé qu'il a sauvé du même accident ses propres « choses, et qu'il aurait pu également en sauver les « choses par lui empruntées. » *(Droit maritime de l'Europe pendant l'invasion, etc.)*

« Les marchandises confiées à un patron, qui se met « dans le cas de faire confisquer son navire et la car-

« gaison, ne sont point exclues de la confiscation ; mais « le patron est obligé d'indemniser le propriétaire de « ces marchandises. »

Toutes ces mêmes dispositions sur les risques de mer se retrouvent dans les jugemens de Dumme ou lois de Westcapelle, dans les coutumes maritimes d'Amsterdam, et enfin dans le droit maritime de Wisby, le plus ancien de tous.

Epavés.

Le jet d'objets pour sauver le navire conduit naturellement à traiter la question non moins importante des épaves, qui généralement proviennent de ces sortes de jets.

La législation romaine, venant des Rhodiens, « n'a « jamais attribué au fisc ni aux trouveurs le droit de « s'emparer des effets naufragés. Une foule de textes at- « testent que ce qui appartient à une personne ne peut, « sans son consentement tacite ou exprès, appartenir à « une autre. Que l'intention d'abdiquer la propriété de « ce qu'on jette dans une tempête ne pouvant être sup- « posée, ces choses appartiennent toujours à celui qui « les a possédées, et ne doivent point devenir la proie « du premier occupant ; que nul ne peut acquérir par « prescription un objet naufragé, et que celui qui s'en « empare dans le dessein de le garder commet un vol.

« Le jet étant une perte forcée qui, loin de supposer « l'intention d'abdiquer la propriété des choses sacri- « fiées, suppose au contraire la volonté de le recouvrer

« dès qu'il le pourra, nul ne peut s'approprier les épa-
« ves. Leur possession n'était pas un titre pour les trou-
« veurs, qui devaient les rendre au propriétaire, lequel
« à son tour devait supporter l'indemnité qu'il avait re-
« çue, déduction faite de leur détérioration. *(Dr. rom.)*

Les objets trouvés sur l'eau appartiennent, moitié au capteur moitié au propriétaire qui les a jetés. Si les objets trouvés étaient au fond de la mer, le capteur n'en aurait que le tiers, parce que la chose qui est au fond de la mer attend son propriétaire. Si le propriétaire de l'objet n'est pas présent, il sera donné au seigneur du lieu. *(Droit maritime des pays conquis par les croisés.)*

L'ordonnance de 1681 ne pouvait manquer de reproduire complètement la législation des épaves.

« Enjoignons à tous ceux qui auront tiré du fond de
« la mer, ou trouvé sur les flots des effets procédant de
« jet, bris ou naufrages, de les mettre en sûreté, et
« 24 heures après au plus tard, d'en faire leur décla-
« ration aux officiers de l'amirauté, dans le détroit de
« laquelle ils auront abordé, à peine d'être punis com-
« me receleurs. »

Même recommandation est faite pour les objets trouvés sur les grèves ou rivages.

« Les effets provenant de naufrages ou échouemens,
« trouvés en mer ou sur les grèves, seront incessam-
« ment proclamés aux prônes des paroisses du port ou
« de la ville maritime la plus prochaine. Tous les moyens

« possibles seront pris pour en donner connaissance aux « intéressés.

« Les vaisseaux échoués et les épaves pourront être « réclamés dans l'an et jour de la publication qui en « aura été faite, et ils seront rendus à leurs propriétai- « res, en payant les frais faits pour les sauver.

« S'ils ne sont pas réclamés dans l'an et jour précités, « ils seront partagés entre nous et l'amiral, les frais de « sauvement et de justice préalablement pris sur le tout.»

Aujourd'hui ces produits non réclamés font partie des revenus de la caisse des invalides.

« Mais lorsque les effets naufragés ont été trouvés en « pleine mer ou près de son fond, le tiers en sera déli- « vré incessamment aux sauveteurs, les autres deux « tiers seront déposés, pour être rendus au propriétai- « re, s'il les réclame dans le temps prescrit, après le- « quel temps ils seront également partagés comme ci- « dessus.

« Les ancres tirées du fond de la mer qui ne seront « pas réclamées deux mois après la déclaration faite, « appartiendront entièrement à ceux qui les auront « pêchées.

« Les cadavres trouvés sur les grèves doivent être mis « en lieu de sûreté, après en avoir donné avis à l'ami- « rauté, qui dressera sur le lieu procès-verbal de l'état « du cadavre et des effets trouvés avec le corps; lesquels « objets, si c'est de l'argent, des papiers ou des bijoux, « seront déposés au greffe de l'amirauté, ou on pro-

« cédera à leur égard comme pour les épaves.

« Les vêtemens trouvés sur le cadavre seront délivrés « à ceux qui l'auront tiré sur les grèves et transporté au « cimetière.

« Les baleines, marsouins, veaux de mer, tons, souf- « fleurs et autres poissons à lard, échoués et trouvés sur « les grèves, seront considérés comme des épaves. »

Ce sage règlement n'a éprouvé de modifications qu'à l'égard des dispositions qui ne sont plus praticables; il sert aujourd'hui de règle à l'administration de la marine chargée de la liquidation des épaves.

Ce droit, tout naturel et désintéressé qu'il est, donna lieu, en 1833, à quelques réclamations de la part des marins sauveteurs; mais un jugement du tribunal de commerce confirma l'initiative donnée par les règlemens à l'administration, pour la fixation des indemnités en matière de sauvetage.

Voici copie de la dépêche relative à ce fait :

Paris, le 4 octobre 1833.

« Monsieur, vous savez que le règlement du 17 juil- « let 1816 (article 26) attribue à l'administration de « la marine le droit de régler, sauf l'approbation mi- « nistérielle, l'indemnité à laquelle peuvent prétendre « les sauveteurs d'objets trouvés en pleine mer ou re- « tirés du fond.

« Cependant des marins, probablement influencés par « des tiers officieux qui cherchent à les isoler de l'ad-

« ministration, afin de spéculer sur leur inexpérience « des affaires, ont cru devoir saisir le tribunal de com- « merce de Pontaudemer, d'une réclamation contre une « indemnité de sauvetage qui avait été réglée à leur « profit par l'administration de la marine au Hâvre, et « que j'avais approuvée.

« J'ai correspondu avec M. le Garde des sceaux, mi- « nistre de la justice.

« Par sa lettre du 25 septembre dernier, M. le Garde « des sceaux m'annonce que le tribunal de commerce « se fondant sur les lois de la matière, s'est déclaré « incompétent pour connaître des affaires de cette na- « ture.

« Ce prononcé confirme donc pleinement le principe « de l'initiative que les lois et règlemens attribuent, « pour l'avantage de tous, à l'administration de la ma- « rine, quant à la fixation des indemnités en matière « de bris et naufrages.

« Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération « distinguée.

« *Le Ministre secrétaire d'état de la marine et des* « *colonies*,

« Signé : Comte de Rigny.

BRIS ET NAUFRAGES.

Historique.

L'usage barbare de dépouiller les navigateurs qui échouaient sur les rivages vient de l'anarchie qui succéda à l'absence du commerce et à l'envahissement de l'empire romain par les peuples du nord.

Cependant, bien avant ces temps d'anarchie, la cupidité des habitans riverains, chez les Romains, avait donné lieu au renouvellement fréquent des lois en faveur des naufragés.

Adrien consacra par divers édits le droit aux naufragés de réclamer leurs marchandises contre les propriétaires du terrain où elles avaient échoué.

Antonin rendit un nouvel édit pénal, et déclara que nul n'avait le droit d'empêcher un naufragé de recueillir les débris de sa propriété. *(Droit maritime de l'Europe pendant l'invasion.)*

Lorsqu'une chose aura été volée dans un incendie ou un naufrage, celui qui l'aura recélée ou reçue du voleur sera condamné à en payer la valeur quadruple. *(Droit maritime des pays conquis par les croisés.)*

En quel lieu de la côte que le navire se brise, les effets sauvés sont rendus à ceux à qui ils appartiennent, excepté l'artimon et le timon qui reviennent au seigneur du lieu.

Pendant long-temps les droits de naufrage firent partie des revenus du fisc, et quoique l'empereur Cons-

tantin eût proclamé cette belle maxime : Que le fisc ne devait pas s'enrichir par la misère et la ruine des citoyens, ce principe de la confiscation existait encore au quinzième siècle.

Un fait certain, c'est que l'ordonnance de 1543 est le premier monument d'un système humain et politique.

Les articles 11 et 12 reconnaissent aux naufragés le droit naturel de recouvrer leur propriété, soit qu'elle ait échoué, sur le rivage, soit qu'elle ait été engloutie par la mer, et donnent la faculté de les réclamer dans l'an et jour de la perte, ne les attribuant au fisc qu'après ce délai.

Avant cette époque brillante pour la civilisation, les seigneurs s'entendaient avec les locmans pour faire périr les navires et s'en partager les débris.

DROITS ET OBLIGATIONS DES MATELOTS DANS LES NAUFRAGES.

« Lorsqu'un navire périt en quelque lieu que ce soit, les matelots sont tenus de sauver le plus qu'ils pourront des débris et du chargement; dans ce cas le patron doit leur payer un salaire raisonnable, et les frais de conduite dans leur pays, autant que la valeur des choses sauvées peut suffire; et s'il n'a pas assez d'argent il peut mettre les objets sauvés en gage, pour se procurer de quoi ramener les matelots en leur pays.

« Si les matelots refusaient de travailler au sauvetage, il ne leur est rien dû, et au contraire, quand le navire se perd, ils perdent aussi leur loyer.

« Le patron ne peut vendre les choses sauvées sans ordre ou pouvoir des propriétaires ; mais jusqu'à ce qu'il ait reçu leurs instructions, il doit mettre tous les objets en lieu sûr avec la plus grande exactitude, sous peine d'en répondre, s'il a de quoi : c'est le jugement en ce cas. »

Tous les autres droits maritimes anciens ont proclamé les mêmes règles en fait de naufrages, et l'ordonnance de 1681, qui constitue encore aujourd'hui notre jurisprudence maritime, a respecté les mêmes principes de droit naturel.

LÉGISLATION ACTUELLE SUR LES BRIS ET NAUFRAGES.

« Dans le cas de perte entière du vaisseau et des marchandises, par suite de bris, prise ou naufrage, les matelots ne pourront prétendre à aucun loyer ; mais cependant ils ne seront pas obligés de restituer les avances.

« Et si quelque partie du vaisseau est sauvée, les marins engagés au voyage ou au mois seront payés de leur loyer sur le produit des objets qu'ils auront sauvés.

« Si le sauvetage ne consiste qu'en marchandises, les matelots seront payés de leurs loyers par le maître, à proportion du fret qu'il recevra, et ils seront en outre payés des journées qu'ils auront employées à sauver les débris et les effets naufragés.

« Les bâtimens étrangers naufragés sont sous la sauve garde de l'Etat. Il est enjoint à tous les habitans des

lieux proches de leur porter secours et assistance. Ils seront tenus d'en avertir les officiers de l'amirauté, les seigneurs habitans des paroisses voisines du lieu du naufrage; ils seront en outre tenus de travailler au sauvetage, en attendant l'arrivée des officiers de l'amirauté et d'en empêcher le pillage en les fesant garder.

« Après l'avis reçu, les délégués se transporteront au lieu du naufrage, feront activer le sauvetage, se saisiront d'abord des papiers, dresseront procès-verbal et l'inventaire du tout.

« S'il ne se présente point de réclamation dans le mois après le naufrage, il sera procédé à la vente des marchandises les plus périssables, et le produit servira aux salaires des ouvriers sauveteurs.

« Si lors de l'échouement les propriétaires ou commissionnaires se présentent pour y mettre ordre, on doit les laisser faire. » *(Extrait de l'ordonnance* 1681. *)*

Les procédures en matière de naufrages, après avoir été attribuées aux officiers de l'amirauté, puis aux juges de paix, sont restées dans les attributions des administrateurs de la marine.

Les commissaires des classes, en cas de bris et naufrage, sont donc appelés à représenter les propriétaires des marchandises, en leur absence. Ils doivent, dans ces circonstances importantes, aviser aux moyens de procurer de prompts secours aux naufragés et pourvoir à leurs premiers besoins.

Ils doivent ensuite, après l'accomplissement de ce

premier devoir, de concert avec l'administration de la douane, pour ce qui concerne l'imposition, la force armée pour la surveillance et la garde des débris, et quelquefois avec l'assistance du capitaine du navire naufragé, qui représente alors indirectement la partie intéressée, faire travailler au sauvetage, établir les gardes nécessaires à la sûreté de cette opération, et procéder au fur et à mesure à l'emmagasinement des objets sauvés.

Le sauvetage et l'emmagasinement terminés, ils dressent alors seulement l'inventaire sur lequel devra se faire la vente le plus promptement possible.

Après avoir prélevé sur le produit de la dite vente le montant des frais de sauvetage, c'est-à-dire l'indemnité à payer aux ouvriers sauvateurs, le restant est versé à la caisse des gens de mer, pour être remis aux intéressés sur leurs réclamations : et si pendant l'année qui doit suivre le dépôt, les produits n'ont été l'objet d'aucune revendication, ils sont définitivement versés à la caisse des invalides.

L'esprit des règlemens sur la marine militaire devant tendre à protéger la marine marchande, c'est dans ce but que l'administration de la marine a été chargée des opérations de sauvetage, lorsque les intérêts des armateurs ou chargeurs ne sont plus représentés, et que l'état d'innavigabilité du navire est bien reconnu. Ces restrictions ont cependant occasionné des incertitudes lorsqu'il s'est agi de reconnaître clairement où s'arrête le

mandat des uns et où commence l'intervention obligée des autres.

Une dépêche du 14 juin 1834 résout complétement cette question.

Paris, le 14 juin 1834.

« Monsieur, l'arrêté du 17 floréal an 9, ayant attribué « à l'administration de la marine, la gestion des sauve- « tages, lorsque les intérêts des armateurs ou chargeurs « ne sont pas représentés dans le lieu du sinistre, elle « s'efforce de se conformer scrupuleusement pour cette « partie du service, aux principes consacrés par l'or- « donnance de 1681, titre 9 (des Naufrages) dont les « dispositions sont généralement restées en vigueur, « puisque le Code de commerce n'a point traité explici- « tement ce qui concerne les naufrages, bris et échoue- « mens.

« Cette tâche fort honorable, souvent est devenue d'un « accomplissement pénible, non seulement à cause des « fatigues, des dangers, du surcroit de travail qu'elle « entraîne, mais parce qu'elle donne lieu incessamment « à des collisions fâcheuses avec le commerce maritime.

« C'est une matière que les dernières inspections des « quartiers ont fortement recommandée à mon atten- « tion.

« Déjà en 1828, une enquête ayant été faite au sujet « de l'exécution de l'article 36 du règlement du Roi du « 17 juillet 1816, sur la bonification des marchandises, « et sur la main levée des objets sauvés, le résultat a

« été de partager immédiatement avec les fondés de « pouvoirs des armateurs ou assu reurs, les soins et les « démarches dont l'administration s'était jusque là cru « obligée de supporter seule tout l'embarras.

« Une autre question se présente aujourd'hui, sur la- « quelle je désire que les chambres de commerce ainsi « que les compagnies d'assurances maritimes soient ap- « pelées à donner leur avis.

« Il s'agit de définir quelle est la véritable position « du capitaine, dans le cas d'un simple échouement, et « dans celui d'un naufrage avec bris, afin de pouvoir « reconnaître nettement où s'arrête le mandat du capi- « taine, et où commence l'intervention obligée de l'ad- « ministration de la marine.

« Le cas de simple échouement ne semble pas pré- « senter de difficulté grave.

« En effet, on peut dire que, comme la responsabi- « lité du capitaine ne cesse pas en pareille situation, il « conserve tous ses droits, que par conséquent il re- « présente toujours armateurs et chargeurs, vis-à-vis « desquels il est tenu et obligé, et que finalement il lui « appartient de pourvoir, sans que l'administration « doive en connaître, à toutes les opérations utiles, à « toutes les formalités prescrites.

« Mais dans le second cas, c'est-à-dire dans celui de « naufrage avec bris, doit-il en être de même ?

« Ici le doute naît surtout de l'article 230 du Code de « commerce ainsi conçu :

« *La responsabilité du capitaine ne cesse que par la* « *preuve d'obstacles de force majeure.*

« En raisonnant sur ce texte, on se demande si le « naufrage avec bris n'est pas à considérer comme l'un « de ces obstacles de force majeure, car s'il n'entraîne « pas inévitablement la perte totale du navire et de son « chargement, toujours en résulte-t-il des avaries plus « ou moins considérables qui exigent le prompt déchar- « gement des marchandises, et leur mise en sûreté.

« Or, si dans l'espèce, la responsabilité du capitaine « a cessé, le capitaine ne cesse-t-il pas aussi de repré- « senter légalement l'armateur du navire et les char- « geurs; et l'administration n'est-elle pas tenue d'in- « tervenir pour gérer le sauvetage, conformément à « l'article 1er de l'arrêté du 17 floréal an 9?

« Toutefois, et pour la négative, on peut s'appuyer « d'une manière indirecte sur l'art. 296, 2e paragraphe.

« Quoiqu'il en soit, peut-être y aurait-il un moyen « d'issue : ce serait que les armateurs et les chargeurs « donnassent, à tout événement, au capitaine, lors « du départ, un mandat spécial pour les représenter en « cas de naufrage avec bris; et l'administration à la- « quelle le capitaine justifierait d'un pareil mandat, « s'empresserait de lui laisser le soin plein et entier de « pourvoir lui-même au sauvetage, sauf s'il le deman- « dait, à l'éclairer de ses conseils, et à l'aider de ses « bons offices. Le commerce, dit-on, y trouverait de « notables avantages, sinon quant à l'économie et aux

« garanties, du moins sous le double rapport de la sim-
« plification des formes, et de la célérité des résultats.

« Veuillez en communiquant la présente (dont je joins
« ici des expéditions lithographiées), aux chambres de
« commerce et d'assurances maritimes qui se trouvent
« dans le ressort de votre arrondissement, leur deman-
« der et me transmettre leur opinion développée sur
« ces trois points :

« 1° En cas d'échouement sans bris, le capitaine est-
« il autorisé à agir comme représentant légal des intérêts
« engagés à son bord, et à diriger lui-même exclusive-
« ment toutes les opérations nécessitées par cet événe-
« ment ?

« 2° Y est-il autorisé même en cas de naufrage avec
« bris ?

« 3° Si cette dernière question prête à la controverse,
« par quel moyen combler la lacune réelle ou apparente
« qui, dans l'état présent des choses, pourrait faire
« naître des embarras et des contestations ?

« Je donnerai à l'opinion du commerce, au vœu qui
« en serait la suite, une attention particulière, et je
« vous ferai connaître ultérieurement les dispositions
« qu'il pourrait y avoir lieu de prendre sur cet objet
« important.

« La présente sera enregistrée à l'inspection, et vous
« voudrez bien m'en accuser réception.

« Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considéra-
« tion distinguée.

« Le Pair de France,

« *Ministre secrétaire d'état de la marine et des colonies*,

« Signé : Comte Jacob.

« Par le Ministre :

« *Le Maître des requêtes, directeur de la comptabilité des fonds et invalides*,

« A. D. Lacoudrais. »

Les opérations relatives au sauvetage des bâtimens étrangers doivent être laissées, en ce qui concerne la marine, aux agens consulaires de leur nation. Les administrateurs de la marine devront toujours cependant ne pas rester étrangers à ces naufrages, et se conformer aux articles 18 et 25 de l'ordonnance 1681.

PÊCHES MARITIMES.

« On a prétendu anciennement que la liberté de la pêche était un droit acquis, puisque la loi reconnaît comme domaine public tout ce qui, sur la grève, sur les côtes et dans les anses, est soumis aux influences des marées. Dès lors, comme le roi disposait seul de tout ce qui est domanial, il a pu imposer des conditions jugées utiles au bien de l'état.

« La liberté de la pêche a donc été une concession souveraine, accordée en compensation des charges imposées par le régime des classes à ceux qui s'y livrent.

« La profession pénible des pêcheurs et la navigation marchande, considérées comme branches industrielles et comme pépinière des gens de mer susceptibles d'être appelés à la défense de l'Etat, doivent exciter l'attention des administrateurs à bien connaître tous les hommes qui s'y livrent, et à faire observer les réglemens de police y relatifs. »

Ainsi il a fallu, pour prévenir l'entière destruction des poissons, et contenir l'avidité naturelle, déterminer la grandeur des mailles des filets, la distance entre les roseaux d'osier, et autres précautions semblables.

Il a fallu en outre, pour conserver cette immense ressource, accorder aux pêches de la baleine et de la morue, à diverses époques, des primes d'encouragement et des exemptions.

Ordonnance de 1786. Les maîtres des bateaux pêcheurs ne seront levés que par ordre du ministre.

Ordonnance de 1823. La moitié du temps employé à la pêche du poisson frais par les marins leur est compté pour la retraite.

L'ordonnance de 1822 exempte des levées les marins qui s'engagent pour la pêche de la baleine.

Les pêches maritimes sont exercées sous la surveillance et la police de l'administration des quartiers.

On doit veiller à la régularité des expéditions des bateaux, s'assurer que l'emploi et l'espèce des filets et autres engins ne sont point contraires aux règlemens,

qui indiquent les lieux et les époques où chaque pêche est autorisée.

Toute infraction à ces règlemens est poursuivie en police correctionnelle à la requête des commissaires des classes.

La corporation des prud'hommes est une espèce de justice de paix pour les pêcheurs. Ces tribunaux d'ancienne fondation ont été maintenus parce qu'ils règlent une foule de détails intérieurs, dont l'instruction encombrerait les bureaux, et qui d'ailleurs pourraient échapper à la surveillance ordinaire des administrateurs.

On a vu que les anciennes ordonnances sur la marine n'avaient guère eu qu'à régler les rapports entre les armateurs ou chargeurs et les hommes de mer.

La création d'une marine militaire et de nombreuses flottes ayant bientôt fait sentir la nécessité d'avoir un mode de recrutement proportionné à ces forces navales, l'inscription maritime fut enfin posée sur des bases solides, et cette importante organisation du personnel maritime, les guerres interminables de Louis XIV, contre les Anglais et les Hollandais, firent naître la législation des prises, l'établissement des invalides et autres dispositions admirables qui se rattachent à l'inscription maritime.

DU RECRUTEMENT DE L'ARMÉE NAVALE.

Il y a quatre moyens pour recruter l'armée de mer :

la presse, l'enrôlement volontaire, la loi du recrutement appliquée à la marine, et l'inscription maritime ou régime des classes.

La presse, moyen arbitraire employé en France avant l'établissement des classes, et seulement dans les besoins pressans, n'est plus en harmonie avec la constitution d'un pays libre. Ce moyen est d'ailleurs contraire aux véritables intérêts de la marine.

L'enrôlement volontaire n'offre qu'une très faible ressource, et nous ne pouvons compter aujourd'hui que sur les équipages de ligne et l'inscription maritime.

RECRUTEMENT DE L'ARMÉE DE TERRE APPLIQUÉ A LA MARINE.

Les levées ont suffi aux besoins de l'armée navale jusqu'en 1808. A cette époque, la diminution de la population maritime, la nécessité de développer une grande force sur mer, obligèrent de recourir au mode de recrutement adopté pour l'armée de terre, et un Sénatus Consulte du 13 décembre 1810 confirma cette disposition. Trente départemens, fournissant un contingent de 10 mille conscrits, furent réservés pour la marine.

Le 18 mars 1813 il fut créé des équipages de haut bord; mais en 1814 les charges pesantes imposées à la France ayant prescrit une réduction considérable dans le personnel des deux armées, ces équipages de haut bord furent dissout, et le recrutement de l'armée de mer fut de nouveau livré aux seuls moyens de l'inscription maritime.

Cependant le gouvernement ayant reconnu le besoin

de favoriser, ou plutôt de faire renaître la navigation du commerce, que l'émigration des matelots, abandonnés en 1814, laissait presque sans ressources, des équipages de ligne furent organisés en 1822. Ils dûrent s'alimenter seulement par des enrôlemens volontaires ; mais cet essai ne remplit pas le but qu'on s'était proposé, et pour en obtenir de conformes aux besoins, la loi du 9 juin 1824 ouvrit une source plus large à la marine, en la faisant participer aux appels faits chaque année pour l'armée de terre.

L'organisation des équipages de ligne a dû, au premier abord, paraître onéreuse en ce qu'elle grève l'état d'une dépense énorme et superflue, en le chargeant du paiement annuel de la totalité des marins, lorsque les armemens ordinaires, en temps de paix, n'en occupent qu'une très faible partie : mais il est facile de remédier à cet inconvénient, en laissant dans leurs foyers des classes de recrutement, avec la faculté de les rappeler au besoin. L'institution des équipages de ligne tourne au profit de la marine marchande, en laissant à sa disposition un plus grand nombre de matelots, et conséquemment au profit de la marine militaire même, qui, en cas de guerre, trouverait dans ces matelots exercés d'excellens hommes d'élite pour ses vaisseaux, ou de puissans auxiliaires pour la course.

A ces considérations il faut encore ajouter que les équipages de ligne, ont procuré l'avantage de suppléer promptement à l'insuffisance de l'inscription maritime,

et qu'ils peuvent alimenter sans cesse les masses nécessaires à l'armement de nos vaisseaux.

Mais la plus précieuse ressource du recrutement de l'armée de mer, celle qui constitue la partie intelligente des équipages, et qui doit inspirer le plus grand intérêt à ceux qui désirent la prospérité de la marine, c'est sans contre dit l'inscription maritime. C'est de cette classe d'hommes, livrés dès leur enfance à la pénible profession de marin, que sortent les matelots d'élite, les officiers mariniers, sans l'aptitude desquels il serait difficile de tirer parti de ces masses d'apprentis marins qui, sortis pour la première fois de l'intérieur de la France et transplantés sur nos vaisseaux, dans un âge où l'homme a généralement une vocation déterminée, ne cessent de soupirer, pendant toute la durée d'un service aussi étrange pour eux, après le moment où ils pourront reprendre leurs occupations agricoles ou industrielles.

DE L'INSCRIPTION MARITIME.

INTRODUCTION.

« L'inscription maritime est le classement de tous les gens de mer, sur un registre commun, et dont l'essence est d'imposer sur eux seuls l'obligation de remplir à tour de rôle les devoirs du service maritime sur les vaisseaux de l'Etat en guerre ou en paix. »

Cette inscription en elle-même n'est pas attentatoire à la liberté des gens de mer. Le service maritime est un service militaire ; le matelot est le soldat de mer ; il doit, comme les autres citoyens, son tribut de service au pays.

L'obligation du service maritime ne peut et ne doit tomber que sur les gens de mer, parce que pour être propre au service maritime il faut avoir des connaissances et une habitude de la mer, que donne la navigation seule, tandis que tous les hommes sont aptes à être soldats.

L'inscription maritime a l'avantage de faire connaître à chaque instant le nombre et la demeure des marins, qui y trouvent eux-mêmes la durée et la nature de leurs services, lorsqu'ils en ont besoin.

« Deux ordonnances principales relatives aux classes

se sont succédées depuis la création de la marine jusqu'à ce jour : La première, de Colbert, prit pour base l'enrôlement des gens de mer qui avait été établi en 1681 ; elle prescrivit la continuation de cet enrôlement à l'égard de ceux qui s'adonnaient à la pêche ou à la navigation ; mais comme il ne fixa aucune règle d'après laquelle les individus pussent obtenir leur déclassement, il s'en suivit que leur engagement n'eut pas de limites, et qu'il ne leur servit de rien de renoncer à leur profession, puisqu'ils n'en étaient pas moins conservés sur le registre des classes ; le mode même des levées était contraire aux intérêts des marins.»

L'ordonnance de 1784 déclara que personne ne pouvait être astreint au service maritime, s'il n'exerçait librement et volontairement la navigation ; il fut défendu de classer aucun individu, à moins qu'on ne l'eût averti et qu'il n'eût dit vouloir continuer à naviguer ; on donna aux gens classés la faculté de se déclasser, et on fixa à 60 ans la cessation de toute obligation au service sur les vaisseaux. Cette sage ordonnance produisit de bons résultats ; et enfin, plus tard, l'arrêté du 3 brumaire an IV vint achever le perfectionnement de cette importante législation.

HISTORIQUE.

En 1689, la population des provinces maritimes de

la France était divisée en sept classes, servant alternativement, à tour de rôle, pendant quatre ans.

Dans chacune de ces provinces était un commissaire tenant registre des enrôlemens, comme on les appelait alors.

Les marins des classes non de service pouvaient naviguer pour les marchands ; quant à celles qui étaient de service il leur était défendu de s'engager pour aucune navigation.

Etaient compris dans les rôles des classes les gens de mer employés sur les pataches, bacs et bateaux.

Les capitaines des bâtimens marchands étaient tenus de remettre au greffe de l'amirauté un rôle de leur équipage. Ces rôles étaient vus et vérifiés par les commissaires des classes établis dans chaque département, auxquels commissaires les capitaines, au retour du voyage, rendaient compte de leur équipage.

Les levées se fesaient au moyen de publications dans les paroisses des départemens, sur la classe qui était destinée à servir à son tour. Il était enjoint à ces enrôlés de comparaître; il leur était délivré de l'argent pour frais de route, à titre d'avance de solde, et les retardataires étaient sévèrement punis.

Le remplacement des matelots était interdit.

Après l'armement du vaisseau le commissaire général des classes en passait la revue à bord, et prenait le consentement des marins pour les sommes qu'ils voulaient déléguer à leurs familles ; il fesait ensuite

prêter le serment, à tous les officiers et à l'équipage, de bien servir suivant les règlemens et, après le départ du vaisseau, il était remis à chaque commissaire, un état de la situation des marins de son quartier.

Quoique les capitaines, maîtres et patrons de barques, pêcheurs et pilotes fussent exempts de l'ordre des classes, les commissaires en tenaient un rôle afin d'en savoir le nombre et pouvoir s'en servir au besoin.

A cette époque, l'intendant général de la marine chargé des classes avait le droit de destitution, il distribuait, classait et administrait exclusivement les gens de mer, et prenait rang après le vice-amiral.

Les commissaires des classes étaient même chargés d'examiner si les maîtres pilotes et pilotes lamaneurs avaient été reçus conformément aux prescriptions de l'ordonnance 1681, et s'assuraient que les officiers des sièges de l'amirauté avaient observé dans leur réception, les précautions et formalités nécessaires.

Ils visitaient aussi les bâtimens de commerce, à leur arrivée et à leur départ, pour s'assurer qu'ils n'avaient point à bord des matelots de la classe de service, dans lequel cas ils poursuivaient les capitaines par devant les sièges de l'amirauté.

Ils visitaient aussi pour le même motif les bâtimens étrangers. Il leur était enjoint de tenir la main à ce que les matelots jouissent des exemptions et privilèges qui leur étaient accordés, et de protéger la ma-

rine du commerce autant que l'intérêt de la marine militaire pouvait le permettre.

Enfin toutes les attributions des commissaires des classes étaient alors bien distinctes et très étendues.

L'ordonnance de 1765 vint ensuite améliorer le sort des gens de mer, en fixant d'une manière plus certaine les secours à accorder à leurs familles, en cas de décès.

L'ordonnance de 1784, tout en rendant à l'administration civile, quant à la comptabilité des ports et des bâtimens, ses anciennes attributions, n'en accorde pas moins aux officiers militaires toute la suprématie dans le service des classes.

Par cette nouvelle organisation, toute l'étendue des côtes maritimes et des rivières fut divisée en six départemens : Brest, Toulon, Rochefort, le Havre, Dunkerque et Bordeaux.

Le département de	Brest	eut 20	quartiers.
idem	Toulon	12	idem
idem	Rochefort	10	idem
idem	Le Havre	9	idem
idem	Dunkerque	4	idem
idem	Bordeaux	15	idem

Faisant en totalité 70 quartiers, il fut établi un inspecteur général des classes, et quatre inspecteurs particuliers, choisis parmi les officiers de la marine.

Les inspections furent aussi divisées en arrondissemens, composés d'un certain nombre de quartiers, et

dirigés par des chefs des classes, également choisis dans le corps d'officiers de vaisseaux.

Il fut cependant conservé un commissaire des classes dans chacun des 70 quartiers.

Ces commissaires étaient sous les ordres des intendans ou ordonnateurs de leurs départemens, en ce qui concernait la comptabilité; mais quant au classement, aux levées et revues, ils se conformaient aux ordres de l'inspecteur.

On établit dans chaque syndicat ou sous-quartier, un syndic des gens de mer; ce syndic était en même temps sous les ordres du chef des classes et du commissaire du quartier.

Un trésorier dans chaque quartier fut chargé de la caisse des gens de mer, sous l'inspection du commissaire des classes.

Les commissaires des classes, n'ayant alors que 2400 francs d'appointemens, étaient sous la surveillance des inspecteurs des classes, et ne pouvaient plus décider les contestations entre les capitaines et les équipages.

En 1786 les classes de service furent supprimées, et les gens de mer obligés de marcher successivement, à tour de rôle, toutes les fois qu'ils étaient appelés.

Les levées de 50 hommes étaient conduites par un officier, et lorsqu'elles étaient moindres par un maître ou un syndic.

En temps de paix, tous les matelots qui n'étaient pas

levés ou prêts à l'être, pouvaient librement naviguer au commerce.

Les commissaires des classes laissaient les capitaines et les matelots faire leurs conventions entre eux : s'il survenait des contestations qu'ils ne pussent concilier, ils devaient les renvoyer pardevant l'amirauté, à se pourvoir par les voies du droit.

L'ordonnance de 1790 rendit aux commissaires des classes leur autorité, relativement aux levées et à leur répartition, et une autre ordonnance du 1er janvier 1791 supprima les inspecteurs généraux et particuliers, l'intendant général, le commissaire général, les chefs et officiers d'arrondissement des classes, qui rentrèrent tous dans la partie active de leur corps.

Ainsi les commissaires des quartiers furent dès lors chargés de toutes les attributions relatives à l'inscription maritime, et n'eurent plus à correspondre qu'avec les chefs d'administration.

En résumant les faits on voit que le soin important de suivre les mouvemens et les levées des gens de mer fut d'abord confié à des administrateurs, puis partagé entre eux et des officiers militaires, et plus tard replacé dans les atttributions des commissaires des classes; et qu'enfin, en 1792, par suite de la suppression de l'amirauté. « Les pêches maritimes et tout « ce qui se rattache à ces grands intérêts furent dé- « volus aux administrateurs des quartiers. »

Le service des classes étant incontestablement celui

qui exige le plus de « connaissances administratives « variées, l'esprit le plus propre aux affaires publiques « et l'étude la plus profonde des lois », il a été nécessaire de laisser à cette partie importante du service des administrateurs affranchis de tout contrôle embarrassant.

Les règlemens sur les classes qui ont paru après 1791 n'ont guère fait que modifier les dispositions des ordonnances antérieures, lesquelles devront toujours être considérées comme la base de cette législation.

CONDITIONS DE L'INSCRIPTION MARITIME, SON IMPORTANCE ET LES SOINS QU'ELLE RÉCLAME.

L'inscription est la première base du service des classes. Si les administrateurs doivent contribuer à son accroissement, il est juste aussi qu'ils fassent connaître à ceux qui embrassent la navigation, ou les professions maritimes, les obligations que cet état impose.

Les professions ou services maritimes qui assujettissent à l'inscription sont :

La navigation sur les vaisseaux de l'Etat ou au commerce.

La pêche en mer, sur les côtes ou dans les rivières, jusqu'où remonte la marée; et pour celles où il n'y a pas de marées jusqu'à l'endroit où les bâtimens de mer peuvent remonter.

Le service sur les pataches, bacs et bateaux, ou chaloupes dans les rades.

Les professions de charpentiers de navires, perceurs,

poulieurs, calfats, voiliers et cordiers, établis dans les ports, villes et lieux maritimes.

Les pêcheurs, haleurs de seines et mariniers des bacs et bateaux, et autres bâtimens sur les étangs, lacs, caneaux et rivières sont aussi classés; leurs obligations au service public ont lieu dans tous les cas de guerre ou de préparatif de guerre; mais une fois seulement en temps de paix, pour une campagne d'un an.

Sont aussi compris dans l'inscription maritime, les marins provenant des équipages de ligne, qui après leur congédiement continuent la navigation ou la pêche.

Il y a deux sortes d'inscriptions, l'une provisoire et l'autre définitive.

L'inscription provisoire a lieu pour le temps d'apprentissage, elle comprend les mousses, les novices et apprentis des quatre professions.

Les mutations de ces apprentis doivent être suivies avec exactitude, puisqu'elles doivent servir de justification au moment de l'inscription définitive.

Tous les inscrits provisoires doivent figurer sur les états de situation, comme faisant partie de l'effectif.

« Suivant l'esprit des lois qui régissent l'inscription « maritime, le mousse et l'apprenti doivent être entière- « ment libres; cependant le ministre a décidé que les « novices pouvaient être appelés par contrainte. »

Sont inscrits provisoirement tous ceux qui commencent à naviguer ou à exercer des professions mariti-

mes, dans les lieux soumis au régime des classes.

Sont inscrits comme novices les jeunes gens âgés de 15 ans, qui commencent à exercer la navigation ou qui l'on déjà exercée comme mousses.

Avant d'inscrire les mousses, les novices et les apprentis au dessous de 18 ans accomplis, on doit exiger la présentation de leur extrait d'âge et le consentement de leur père, ou celui de leur plus proche parent.

L'inscription définitive comprend les matelots et les ouvriers des professions maritimes.

Sont inscrits comme matelots, les individus âgés de 18 ans qui, voulant continuer la navigation ou la pêche, remplissent une des conditions suivantes :

1° Avoir fait deux voyages au long cours;

2° 18 mois de navigation sur les bâtimens de l'Etat.

3° 2 ans de petite pêche.

Sont inscrits comme ouvriers navigans, les apprentis-ouvriers âgés de 18 ans qui ont un an d'exercice dans la profession maritime, et qui déclareraient vouloir continuer leur profession.

Les ouvriers non navigans ne sont appelés à servir que dans les arsenaux.

Tout ouvrier qui a fait deux campagnes comme matelot est classé matelot, avec annotation de sa profession.

Le marin ou l'ouvrier qui se fait classer, doit se présenter, accompagné de son père, ou de deux de ses plus proches parens, au bureau de l'inscription maritime,

où il doit lui être donné connaissance des lois et règlemens qui déterminent les obligations et les droits des inscrits maritimes.

A 50 ans d'âge, tout marin inscrit est exempt du service et peut continuer la pêche ou la navigation, sans être repris.

Les mousses auxiliaires, quand ils sont embarqués sur les bâtimens de l'Etat et qu'ils ont atteint leur 16me année, peuvent, sur leur demande, être inscrits sur les rôles et dans les quartiers comme novices : le temps qu'ils ont servi en qualité de mousse compte pour les 2 années d'épreuve qu'ils ont à faire, et au bout desquelles ils sont libres de suivre ou de quitter la profession de marin.

« La loi veut que le classement soit opéré de droit dès que l'homme, ayant rempli les conditions requises, continue le service maritime, sans exiger qu'il déclare vouloir exercer la profession ; cette loi a arrêté que la volonté de continuer la navigation ou la pêche s'exprime par le fait seul de cette continuation. »

Mais cette mesure étant contraire à la justice, les administrateurs ne doivent en faire l'application que lorsqu'il n'y a pas possibilité de recueillir le consentement de l'individu.

Dans ce cas, l'individu classé à son insu, pendant son absence, peut à bord, lorsqu'il sait avoir rempli les conditions pour son classement définitif, déclarer à son capitaine qu'il ne veut plus continuer le service

maritime, et cette déclaration, annotée sur le rôle d'équipage, et au retour du voyage sur la matricule du quartier, doit suffire pour l'annulation du classement anticipé.

Car il faut nécessairement qu'il y ait volonté de sa part et qu'il ait pu la déclarer ; or, s'il était en mer ou dans un port étranger, au moment où il aurait atteint l'âge et navigué le temps requis, la suite de son embarquement n'étant point l'effet de sa propre détermination, ne pourrait être raisonnablement considérée comme un titre légal justifiant l'inscription définitive d'office.

L'inscription définitive et l'administration des hommes de mer doivent réclamer une grande impartialité de la part des administrateurs. « Il faut que tout soit juste et légal quand il s'agit de vouer un homme à la pénible profession de navigateur.

« Les levées doivent se faire scrupuleusement ; il doit y avoir dans chaque quartier un tableau général, indiquant d'une manière détaillée la position de tous les hommes de mer du quartier, au moyen de fiches amovibles ; ce tableau présente tous les renseignemens possibles sur les inscrits.

« Il est aussi important que les ordres de levée mentionnent le jour où l'individu doit être rendu au port afin de pouvoir poursuivre les retardataires ou les déserteurs.

« Il y a des registres particuliers pour présenter et suivre les mouvemens des volontaires, élèves maîtres,

capitaines au long cours, maîtres au cabotage et pilotes lamaneurs.

« Lorsqu'un ordre de levée est expédié à un marin, on doit lui donner toutes les explications propres à le convaincre qu'il est légalement appelé; si après cela il ne se rend pas à sa destination, au terme du délai qui lui est accordé, il est dénoncé à la gendarmerie et devient alors l'objet de poursuites régulières sous l'intervention du commissaire des classes.

« La matricule des gens de mer définitivement attachés au service de la marine réclame une attention assidue; tous les renseignemens doivent y être enregistrés; c'est en quelque sorte leur état civil pour ce qui concerne leurs intérêts, que font naître en leur faveur l'inscription à laquelle ils sont soumis, et la charge qu'elle leur impose.

« La tenue inexacte des matricules entraîne les plus fâcheuses conséquences: situation erronée du personnel, réduction du nombre d'inscrits, difficulté d'établir un tour de rôle réel dans les levées, et par suite l'injustice des appels, retard irrémédiable aux propositions de pensions ou 1/2 solde, et quelques fois impossibilité totale de les dresser en faveur des malheureuses familles. »

PRÉCAUTIONS NÉCESSAIRES AU MAINTIENT DE L'INSCRIPTION MARITIME.

Il a été facile, dans tous les temps, de créer des armées de terre; mais combien de difficultés n'a-t-on pas eu

à surmonter pour consolider le système des classes, pour imposer à des hommes, se livrant au tranquille métier de pêcheur et de batelier, ou à ceux adonnés à la navigation marchande, l'obligation immense de servir indéfiniment sur nos vaisseaux, obligation qui après plusieurs siècles paraît encore bien dure aux obligés.

Une fois que la loi des classes a été reconnue, il a fallu pour la rendre efficace l'appuyer de trois moyens principaux.

Multiplier le plus possible le nombre d'inscrits, et conséquemment les quartiers d'inscription.

Empêcher l'émigration des hommes de mer, et accueillir au contraire les matelots des pays étrangers.

Concéder aux inscrits des avantages tels qu'ils les fissent attacher à leur condition.

Toutes les dispositions réglementaires antérieures ont eu pour but ces considérations importantes.

Louis XIV en jetant les fondemens de la marine comprit que la pénurie de matelots ne serait pas un léger obstacle à son accroissement, et qu'il fallait tout mettre en usage pour s'en procurer.

Ainsi dans l'ordonnance de 1689 il est proclamé que les matelots étrangers qui voudraient servir la France jouiraient, sans lettres de naturalisation, des mêmes avantages que les inscrits maritimes français, après toutefois avoir servi cinq ans sur les bâtiments de l'État.

Ce qui devait rendre cette mesure efficace, c'est qu'à cette époque les avantages dont jouissaient les inscrits n'étaient pas illusoires et que la plupart des matelots d'Italie, et d'autres petits états maritimes, aimaient mieux servir en France où ils étaient mieux traités que dans leur pays.

La désertion fut aussi très à craindre et on s'empressa de la prévoir dans toutes ses causes. Il est dit dans la même ordonnance : « Les matelots qui s'absentent « du bord par la négligence du capitaine et des offi- « ciers du vaisseau, seront remplacés aux frais de ceux « qui auront facilité en quelque manière que ce soit « l'absence et la désertion.

« Les cabaretiers sont tenus de signaler au commis- « saire des classes les matelots qui arrivent chez eux, « soit par suite de l'armement ou du désarmement du « bâtiment. »

L'ordonnance de 1784 réitère de nouveau aux matelots la défense expresse de passer en pays étranger; ceux trouvés hors de leur quartier après le terme de leur permission sont arrêtés.

Les propriétaires des maisons sont tenus de remettre aux syndics la liste des gens de mer logés chez eux.

Ordonnance de 1786. « Les matelots restés aux hô- « pitaux, déserteurs ou débarqués, seront renvoyés « dans leurs quartiers par la voie des bâtimens de « commerce manquant d'hommes. »

L'émigration des matelots a toujours existé et alar-

mé l'autorité. Ce cas est prévu dans toutes les ordonnances, où il est expressément recommandé d'employer tous les moyens possibles pour faire rapatrier les marins français; mais ces recommandations ne pouvaient que remédier aux effets de la désertion, et l'on sentit plus tard qu'il fallait s'attacher à en détruire les causes.

« Les marins renonciataires qui demanderont de nouveau à être classés, seront renvoyés au service des bâtimens de l'Etat, si à l'époque où ils ont été rayés ils n'avaient pas terminé leur temps de service.»

L'enrôlement particulier des mousses ou garçons de bord fixe aussi l'attention du législateur, qui y découvre une source féconde de bons matelots.

Ainsi partout prévision, conservation, décisions tendant à l'accroissement numérique des marins et à leur instruction.

L'embarquement des mousses ne saurait recevoir trop d'extension; c'est de cet apprentissage préliminaire du métier que sortent tous nos meilleurs matelots. Presque tous les hommes qui composent la maistrance de nos vaisseaux et le corps des capitaines de navires marchands, ont servi comme mousses.

L'ordonnance de 1689 recommande d'envoyer quelques enfans des hôpitaux aux écoles de navigation établies dans les principaux ports.

Il est aussi prescrit aux capitaines des bâtimens de commerce d'embarquer des mousses, et quelques uns

des hommes qui naviguent sur les rivières, afin de former des matelots pour le service des vaisseaux de l'Etat, où semblable mesure est prescrite dans l'intérêt du commerce.

La formation de nos compagnies de mousses dans les divisions, a eu visiblement pour but de continuer ce système de prévision; il est seulement à regretter que cette formation n'ait pas reçu une base plus large. Il est difficile de concevoir pourquoi nos plus belles institutions sont souvent entourées de restrictions qui empêchent leur développement et qui font manquer le résultat qu'elles devaient produire.

Il est fort étonnant que l'article 12 de l'ordonnance de 1786, en portant défense de prendre des matelots de cuisine parmi l'équipage, accorde un mousse pour chaque feu.

Cette tolérance de l'emploi des mousses aux ouvrages serviles des bords, est faite pour produire les plus déplorables conséquences.

Le ministre de la marine a, depuis peu, renouvelé défense expresse de détourner ces enfans des occupations relatives à l'apprentissage du métier de marin.

Cette juste défense est fondée sur ce droit, qu'un mousse est un apprenti-matelot et non un apprenti domestique. Il y a d'ailleurs dans la fausse position où on place le mousse quelque chose de très arbitraire et de très attentatoire à la dignité de la profession.

Il faut en outre considérer que des enfans asservis dans cette étrange domesticité, s'y corrompent généralement, et en sortent plutôt menteurs, gourmands et vicieux, qu'aptes à devenir matelots.

Je dis injuste, parce qu'on abuse de la faiblesse et de l'inexpérience d'un enfant en lui imposant des obligations dont il n'entrevoit pas les conséquences, et auxquelles il ne pourrait d'ailleurs se soustraire.

Arbitraire, parce que la raison et la loi le défendent.

Il est juste cependant de remarquer que la nécessité oblige souvent les officiers à réclamer les services privés des mousses, que l'insuffisance des domestiques accordés par les réglemens, ne permet guère aux capitaines de refuser.

Il serait donc urgent, si on ne veut plus rendre illusoire la défense d'employer des mousses dans les carrés et offices, d'accorder aux états-majors embarqués, un nombre de domestiques proportionné à leurs besoins.

Quant aux postes et cuisines des maitres, il est rare de ne pas trouver dans tout un équipage quelques matelots uniquement aptes à ce genre de travail.

Par cette disposition, on verrait disparaître progressivement de nos bâtimens un usage nuisible aux intérêts du service, et que nous devons regarder comme un restant des erreurs de l'ancienne marine.

L'ordonnance du 5 août 1826, qui supprime 16 quartiers d'inscription, et celle du 3 octobre 1831, de M. de

Rigny, portant suppression du quartier maritime de Toulouse et syndicats, par le motif qu'ils avaient été soumis illégalement, jusqu'alors, à l'inscription maritime, et qu'ils se trouvaient en dehors des limites fixées par les lois de 1795 et 1796, n'ont pas été conformes au vœu des anciennes lois, qui ont pour but principal l'accroissement de la population inscrite.

L'interprétation qui amena cette fâcheuse concession fut si prompte, qu'on serait tenté de croire que l'esprit d'assimilation au régime de l'armée de terre, qui dominait alors, voulut éliminer jusque la plus importante garantie de notre force navale.

Il est heureux d'entrevoir que les pensées d'aujourd'hui, ramenant à des institutions dont on a reconnu la supériorité, on s'efforcera préférablement à rechercher les moyens de multiplier les quartiers d'inscription, puisque c'est de l'inscription maritime seule que nous devons attendre des matelots expérimentés.

RAPPORTS QUI DOIVENT EXISTER ENTRE LES CAPITAINES DE NAVIRES, LES MARINS ET LES COMMISSAIRES DE L'INSCRIPTION MARITIME.

L'intérêt particulier des armateurs et des capitaines ne doit pas être contraire à celui de l'Etat, sans la protection duquel la navigation commerciale ne pourrait se faire avec sécurité.

Ordonnance de 1689 : « Il est défendu aux capitaines d'engager des matelots avant de s'être assurés qu'ils pourront être de retour au commencement de leur

tour de service; en conséquence ils ne peuvent les engager pour 36 mois.

« Les commissaires des classes doivent engager les capitaines qui naviguent au long cours à se servir de quelques uns des matelots qui n'ont pas d'expérience, tels que ceux qui ont coutume de naviguer sur les rivières, afin de les rendre aptes au service des vaisseaux du roi. »

1786. « Les capitaines au grand cabotage sont exempts de service, et les maîtres au petit cabotage en sont seulement exempts au moment où ils commandent un navire. »

Les pilotes lamaneurs sont pareillement exempts de service.

« Les capitaines des navires de commerce présenteront au bureau des classes les marins qu'ils auront engagés et ne pourront les embarquer clandestinement sans être punis de 300 livres d'amende pour chaque homme non compris dans leur déclaration.

« Il leur est expressément défendu d'engager, sans permission du commissaire des classes, aucun homme de mer, avant de s'assurer s'il a été congédié du dernier navire où il servait, à peine de 300 livres d'amende, et s'ils sont convaincus d'avoir débauché des matelots d'un autre navire, ils seront dégradés.

« Les capitaines du commerce, après avoir fait leur équipage, présenteront la convention passée avec cet équipage au commissaire des classes; cette convention

sera annotée sur le rôle et sur les livrets des matelots, lesquelles notes feront foi en justice. »

Les capitaines ne peuvent congédier les matelots malgré eux sans motifs, ni leur donner des congés sans la permission du commissaire.

Il leur est en outre bien recommandé d'en avoir soin et d'en rendre bon compte au désarmement.

Lorsque les capitaines des navires n'ont pas dénoncé leurs déserteurs, ils ne peuvent les poursuivre.

Le commandement d'un bâtiment de commerce semblerait d'abord n'exiger d'autre condition que le choix de l'armateur propriétaire, qui est libre de disposer de son bien comme bon lui semble; « Mais la sollicitude du gouvernement n'a pas dû rester étrangère à des opérations dans lesquelles la vie des hommes peut être compromise par l'inexpérience ou la spéculation. »

Il a donc fallu exiger que les hommes appelés au commandement de ces navires donnassent publiquement des preuves de connaissances théoriques et pratiques satisfaisantes.

« Diverses chambres de commerce ayant cependant soumis des observations sur la gêne qu'apportait à leur choix la trop grande exigence dans les examens, le gouvernement crut devoir accorder aux maîtres au cabotage de plus grandes facilités, relativement à la navigation qu'ils étaient autorisés à faire. »

AVANTAGES DE L'INSCRIT MARITIME.

Ordonnance de 1681 : Les officiers-mariniers, matelots et gens de mer qui auront fait une campagne sur les vaisseaux de S. M., ou un voyage de long cours, ou qui seront en état de servir, qu'ils soient actuellement employés ou qu'ils restent chez eux, jouiront pendant l'année de leur service de l'exemption du logement des gens de guerre, du guet, de la garde des portes de la ville, de la collecte, des tailles, etc.

Ordonnance de 1686 : Les commissaires des classes tiendront la main à ce que les matelots jouissent des exemptions et privilèges qui leur sont accordés.

Ordonnance de 1689 : Au désarmement il n'est payé aux marins se rendant dans la province voisine que ce qui leur est nécessaire pour se rendre chez eux, où a lieu le parfait paiement.

Cette disposition est un avantage réel, en ce qu'il a rapport non seulement aux intérêts personnels du marin, qui par cette mesure ne court pas le risque de perdre ou de dissiper pendant une longue route le prix de plusieurs années de privations ; mais encore à ceux de sa famille, dont les intérêts sont inséparables des siens.

Ordonnance de 1784 : Il est délivré à chaque nouveau classé un livret sur lequel est transcrit l'article de son classement, et une instruction sur les obligations et devoirs des gens de mer, leurs privilèges et exemptions.

Les renonciations à la navigation sont autorisées ; mais elles ne sont point reçues en temps de guerre.

Celles faites avant la guerre, mais dont le délai n'est pas fini, sont renvoyées, quant à l'exécution, à la paix.

Ceux qui ne sont pas levés, ni désignés pour l'être, peuvent s'embarquer au commerce, sans permission.

Les marins classés sur les rivières peuvent naviguer sans permission sur toute l'étendue de ces rivières.

Les changemens de quartier sont autorisés.

L'ordonnance de 1786 déclare que les gens de mer malades en route seront reçus dans les hôpitaux.

Etablit les remises trimestrielles dans les quartiers pour délégations aux familles des gens de mer, lesquels désignent, avant de partir, leurs délégués.

Autorise l'envoi d'argent entre les marins et leur famille, sans frais, par l'entremise des trésoriers des quartiers.

Par l'ordonnance de 1790, les marins classés qui ne sont pas compris dans la levée ordonnée, peuvent servir au commerce, à la pêche, ou dans les arsenaux, avec un permis de leur quartier ; sage précaution conforme à l'esprit des règlemens et que l'ordonnance de 1784 n'avait pas notifiée.

Les marins inscrits sont dispensés du service à 56 ans, au lieu de 60, que prescrivaient les anciennes ordonnances.

Les hommes des professions maritimes élisent leurs syndics.

Tout homme inscrit est dispensé des charges et services publics.

Il faut remarquer ici que toutes les anciennes charges en disparaissant, ont aussi fait disparaître les exemptions dont elles étaient l'objet, et que les dites exemptions n'ayant pas été remplacées par d'autres plus réelles, il résulte que les avantages actuels des inscrits maritimes sont réduits à très peu de chose.

La loi du 13 mai 1791 améliore le système des pensions ou demi-solde, et confirme les dispositions relatives aux frais de route des marins levés et aux délégations.

En cas de naufrage d'un bâtiment de l'Etat, il est tenu compte aux marins de leur solde acquise jusqu'à ce moment, et s'il est constaté que leurs effets ont été perdus, la valeur leur en est remboursée.

Par cette même loi, les marins inscrits ont la faculté de se faire instruire dans les sciences hydrographiques, gratuitement, dans les écoles instituées ad hoc dans les différens ports du royaume.

1816 : Les marins et ouvriers au service du Roi sont exempts du service de la garde nationale, et ils ne peuvent perdre la jouissance de cette exemption que quatre mois après la cessation de ce service.

Ceux employés à la pêche et sur les bâtimens de commerce en sont également dispensés.

1823 : Les marins levés peuvent se faire remplacer par un autre du même syndicat.

A 50 ans d'âge le marin est de droit exempt des le-

vées, sans perdre la faculté de continuer la pêche ou la navigation, même sur les bâtimens de l'Etat.

Si à 50 ans d'âge il réunit 300 mois de navigation mixte, il obtient une demi-solde en rapport au grade qu'il avait au service, et pour chacun de ses enfans au dessous de 10 ans, il reçoit un supplément de 2 ou 3 francs.

1824 : Le temps de captivité des marins comme prisonniers de guerre, leur compte, pour la retraite, pour sa durée simple.

SOLLICITUDE DONT LES GENS DE MER DOIVENT ÊTRE L'OBJET.

La profession de marin est si pénible et si aventureuse, les obligations imposées aux inscrits sont à la fois si constantes et si pleines de dévouement, qu'on ne saurait, en retour de tant de sacrifices, négliger de chercher sans cesse à améliorer leur sort.

Cette sollicitude du gouvernement doit s'étendre non seulement sur leurs vieux jours, ou sur leurs femmes et enfans, lorsqu'ils sont morts en servant l'Etat; mais aussi sur ce qui leur est personnel pendant le cours de leur service.

Il ne suffit pas d'avoir établi sur une bonne base la jurisprudence sur le recrutement de l'armée navale, il faut encore rendre supportable la position de cette classe d'hommes indispensables; il faudrait pouvoir leur rendre le service sur les bâtimens de l'Etat plus agréable qu'ailleurs, ou plus avantageux que possible, afin que

la majeure partie des habitans riverains vint elle-même se faire inscrire, et demander à servir sur nos vaisseaux.

Il faudrait que les pensions accordées aux veuves des marins, aux orphelins et aux estropiés, pussent au moins être élevées à la moitié des appointemens d'activité.

Il faudrait que la maistrance, non admise dans les équipages de ligne, n'eût pas été vouée à l'abandon, lorsqu'elle n'a pu être appelée à compléter les armemens. Ce manque de sollicitude envers des hommes qui ont sacrifié toute leur vie au service de la marine n'est pas propre à porter la confiance et l'encouragement parmi ceux qui débutent dans la carrière, et on a dû remarquer qu'il n'y a presque pas de marins du recrutement qui se rengagent.

L'ordonnance de 1681, à l'autorité de laquelle il faut toujours remonter, comme à un monument précieux de législation maritime, n'a pas manqué d'apprécier les soins qu'on devait prendre des gens de mer.

L'ordonnance du 25 mars 1765 consacre de nouveau ce principe : Article 30 « Il prendra garde, en parlant du capitaine, que les officiers de son bord ne fassent aucun mauvais traitement aux gens de l'équipage qui puisse les décourager du service.

Il est recommandé dans la même ordonnance de n'établir dans l'entrepont qu'un poste pour les chirurgiens et un pour les malades, afin que le logement de l'équi-

page soit aussi étendu qu'il se pourra. Il y a aussi expresse recommandation de bien soigner les malades.

Le retranchement de vin est une punition journalière trop douloureuse pour l'homme de mer; l'article 51 de l'ordonnance de 1786 supprime les retranchemens de vin.

Par cette même ordonnance les gens de la même famille ne sont pas inscrits à la suite les uns des autres, pour ne pas compromettre dans un même sinistre tous les soutiens de cette famille.

Les inscrits célibataires servent un tiers de temps de plus que les hommes mariés.

Tout homme de mer ayant trois enfans classés est exempt du service.

Il est payé des avances aux hommes levés, et il est accordé des dispenses de service pour causes légitimes.

Les substitutions sont autorisées.

Les pères peuvent se faire substituer par leurs enfans.

Il est accordé des moyens de transport pour les hardes des marins levés.

Il est encore recommandé aux capitaines d'avoir soin de leur équipage et d'en rendre bon compte au désarmement.

On délègue d'office aux femmes et enfans, à moins que le marin ne donne des motifs légitimes de son refus.

Les familles des gens de mer morts au service demeurent déchargées du remboursement des avances qu'elles auraient reçues, et qui excéderaient la solde acquise par les dits morts.

Un décret du 15 septembre 1790 augmente la solde des marins.

Un autre décret du 11 mars 1793 augmente encore la solde des gens de mer.

2 brumaire an IV : Les hommes de l'inscription qui se présentent volontairement pour embarquer reçoivent un mois de solde à titre de gratification.

C'est dans ce même esprit d'encouragement que les dépêches des 7 septembre 1840 et 18 mars 1841, accordent un avancement extraordinaire aux marins qui ayant complété trois ans de service n'ont pu être congédiés par suite de l'extension donnée aux armemens.

Par l'ordonnance du 2 brumaire an IV, les marins sont, dans chaque quartier, divisés en quatre classes : célibataires, veufs sans enfans, mariés sans enfans, et pères de famille. On commence toujours par mettre en réquisition les hommes de la première catégorie, ne touchant progressivement aux autres que suivant l'urgence des besoins.

Arrêt du 5 germinal an XII confirmant ces anciennes dispositions, que les gens de mer navigant pour le commerce ont droit à une conduite pour se rendre dans leurs quartiers, s'ils sont congédiés par les armateurs dans les ports étrangers, ou dans les ports de France autres que ceux où les navires ont été armés.

L'ordonnance du 21 août 1835 augmente de nouveau le supplément des matelots et la solde des officiers mariniers.

Il n'est pas juste qu'une circonstance ordinaire prive la veuve du marin de ses droits. Une dépêche du 21 novembre 1837 consacre ce principe d'équité en rappelant que, d'après « la législation du département de la marine, une pensionnaire, en se remariant, ne perd pas avec sa qualité de veuve la pension que les services de son mari lui avaient fait accorder.»

Des dispositions en apparence rigoureuses et arbitraires, ont souvent été prises dans l'intérêt des marins.

Ainsi en 1781 des agioteurs profitant des nombreuses prises de Lamothe Piquet, achetaient à vil prix, aux matelots, leurs parts de prises. Le parlement, par un arrêt du 27 juin 1781, réclama vivement contre cet agiotage, défendit et annula les ventes et marchés faits avec les gens de mer pour parts de prises.

Le ministre de la marine, par une lettre du 9 juin 1817, rappelle aux préfets que « les règlemens s'opposent, notamment pour les parts de prises, aux paiemens faits en d'autres mains qu'à celles des marins eux-mêmes ou des personnes de leurs familles dûment autorisées; parce que l'entremise ruineuse des agens d'affaires ne pouvant accélérer des paiemens subordonnés à la marche des liquidations, ne peut satisfaire l'impatience des parties intéressées qu'en les faisant consentir à des sacrifices exhorbitans. »

Un des plus grands bienfaits accordés aux gens de mer est l'établissement des écoles élémentaires à bord des bâtimens.

La majeure partie des navigateurs voués au service de l'Etat, commençant ordinairement à servir comme mousses, et étant appelés à passer leur vie entière sur des bâtimens, se trouvaient dans l'impossibilité d'apprendre à lire et à écrire, ignorance qui, non seulement bornait leur avenir et leur perfectionnement dans le métier, mais qui entretenait encore une grossiéreté de mœurs trop éloignée de la civilisation française. On a pu voir, d'ailleurs, que presque tous les officiers mariniers ou sous-officiers de l'ancienne marine ne savaient ni lire ni écrire.

Il y a quelque chose de grand et de généreux dans cette institution; elle a déjà produit quelques bons résultats; et il est bien fâcheux que le gouvernement ne l'ait pas entourée de garanties conformes à son importance.

La modicité du supplément accordé au marin chargé de l'enseignement, et souvent l'impossibilité de rencontrer dans un équipage un homme capable de remplir convenablement ces fonctions, rendent, surtout sur un grand nombre de petits bâtimens, ces écoles très illusoires.

La création de ces écoles élémentaires n'est pas du reste une nouveauté; celles qui furent établies à bord des bâtimens par un décret du 16 pluviôse an II, reposaient sur une base plus large; c'était des instituteurs embarqués exprès, admis à la table des officiers, qui étaient chargés de l'enseignement élémentaire des jeunes marins.

D'ailleurs, il est juste de reconnaître que les gouvernemens de cette époque, au milieu des embarras de la révolution, ont fait des efforts constans pour améliorer le sort des marins; une foule de décrets admirables de justice et de prévoyance attestent cette vérité.

DE L'AVANCEMENT DES MARINS.

Les commissaires des quartiers maritimes et les conseils des bords ne sauraient être trop scrupuleux en matière d'avancement. La moindre négligence, la moindre partialité dans cette distribution des récompenses pourrait porter, non seulement le découragement parmi ceux qui se verraient injustement frustrés du prix de leurs travaux; mais ils pourraient encore tendre lentement à la composition d'une maîtrance incapable.

Les avancemens en grade réclament surtout une grande sévérité dans le choix. Tel peut être ou devenir un excellent matelot, qui n'a souvent aucune aptitude à devenir maître.

Il y a en outre à respecter, dans la distribution de ces grades de maîtres, les justes limites que doivent y opposer la proportion du personnel des gens de mer mis en rapport avec les besoins réels de la flotte.

L'inobservance de ces règles obligea en 1832, monsieur le ministre, à adopter des mesures extraordinai-

res qui, en réduisant le nombre exagéré des maîtres, ne pouvait éviter cependant de froisser vivement les intérêts d'un grand nombre de familles, et de méconnaître des droits acquis légitimement.

L'avancement des marins, considéré comme un puissant moyen d'exciter chez eux l'émulation et le zèle, a dû occuper constamment l'attention de l'autorité maritime, qui en effet, depuis 1776, n'a jamais laissé échapper l'occasion d'augmenter la paie des gens de mer et d'améliorer les conditions de leur avancement.

L'ordonnance de 1776 détermine ainsi qu'il suit la hiérarchie des classes et grades des officiers-mariniers et marins, et les paies attachées à ces classes et grades.

Pour la manœuvre.

Maître de 1re classe	70 f.
— de 2e classe	60
— de 3e classe	55
Second-maître de 1re classe	50
— de 2e classe	42
Contre-maître de 1re classe	39
— de 2e classe	33
Quartier-maître de 1re classe	30
— de 2e classe	24
Matelots de 1re classe	21
— de 2e classe	18
— de 3e classe	16
Novices	14

Mousses de 1re classe..... 9
— de 2e classe..... 6

Les gens de mer de 16 à 18 ans, et ceux qui n'ont pas six mois de navigation, quelque soit leur âge, ne peuvent être embarqués qu'en qualité de novices.

Ceux qui ont 18 ans et 6 mois de navigation sont embarqués comme matelots de troisième classe; après douze mois de service ils peuvent passer à la seconde classe, et après douze autres mois à la première.

Les gabiers n'ont que trois francs de supplément par mois.

Pour être fait officier-marinier de manœuvre, il faut être à la haute paie de matelot, ou bien avoir servi en cette qualité quarante-deux mois sur les bâtimens de l'Etat et trente mois sur ceux du commerce

Les matelots classés depuis vingt ans, ayant cinquante-quatre mois de service sur les bâtimens de l'Etat sans avoir été faits quartier-maîtres, sont employés comme matelots vétérans à 24 francs.

L'ordonnance de 1791 apporte dans les paies et dans le mode d'avancement, les modifications suivantes:

Après quatre ans de navigation au commerce, depuis l'âge de 16 ans, le marin est levé comme matelot de 2e classe.

Après un an de service en qualité de maître, sur un bâtiment de commerce ayant 30 hommes d'équipage, le marin est levé comme quartier-maître.

Le nombre, l'espèce et la valeur des supplémens, ont été augmentés proportionnellement.

Les mousses qui ayant atteint leur seizième année consentent à continuer la navigation sont portés apprentis-marins.

Après un an d'embarquement les apprentis-marins provenant du recrutement, ou de l'enrôlement volontaire, sont portés à la troisième classe des matelots; ceux de l'enrôlement doivent avoir 18 ans révolus.

Les matelots ne peuvent passer d'une classe à l'autre qu'après avoir servi six mois dans la classe immédiatement inférieure.

Les avantages accordés par l'arrêté du 3 brumaire sont confirmés.

Les conditions pour l'avancement des officiers mariniers sont : un an de service à bord, dans le grade immédiatement inférieur et six mois dans la première classe du dit grade.

Mêmes conditions que pour les matelots, quant à l'avancement en classe.

Les quartier-maîtres sont choisis parmi les matelots de première classe ayant six mois de service dans la dite classe.

Mêmes conditions pour l'avancement des seconds maîtres et des maîtres, quant au temps de service dans chaque classe et grade.

Les avancemens, soit en grade, soit en classe, ne sont accordés qu'au 1er janvier de chaque année, ou au

désarmement, s'il a lieu dans le cours de l'exercice.

Pour 12 mois de campagne le nombre d'avancemens en grade peut être porté jusqu'au vingtième du nombre d'officiers mariniers et matelots réglementaire; et l'avancement en classe jusqu'au huitième de ce même nombre.

Le nombre d'avancemens à donner pour moins de 12 mois de campagne est proportionné à ce temps.

A défaut de sujets méritans pour être avancés en grade, on a la faculté de compenser par des avancemens en classe.

Tous les avancemens de droit, ou extraordinaires, sont en dehors, ou en addition au nombre d'avancemens annuels.

En cours de campagne des extraits des procès-verbaux d'avancement sont délivrés aux intéressés.

RÉCOMPENSES ACCORDÉES AUX MARINS INSCRITS, PENSIONS DE RETRAITE, DEMI SOLDE.

La juste distribution des récompenses, lorsque l'âge et les infirmités ont mis un terme à l'activité des gens de mer, appartient à une haute administration.

Plusieurs considérations importantes ont réglé cette distribution.

La nature des services rendus.

La durée de ces services.

Le degré d'invalidité, par suite des blessures de l'ayant droit.

L'interruption d'activité pour cause de décès.

L'étendue de la famille laissée sans appui par la mort du marin.

La conservation de l'équilibre entre les dépenses et les revenus de la caisse des invalides.

Il est satisfesant de penser que malgré des difficultés de toute sorte, le mode de règlement des pensions a, depuis son origine, reçu de progressives améliorations, à quelques exceptions près.

Ordonnance de 1689 : Les officiers mariniers et matelots invalides ou estropiés au service, sont entretenus pendant leur vie dans les établissemens qui vont être construits; mais en attendant ils jouiront de la demi solde.

Ceux estropiés, pouvant travailler dans les arsenaux, y seront reçus de préférence et recevront la demi solde en outre de leurs salaires.

1765 : Il est accordé une gratification une fois payée, aux veuves des marins morts à bord pour quelque cause que ce soit.

Il est payé en outre à ces veuves une gratification pour chacun de leurs enfans morts au service.

A défaut de femme, les susdites gratifications sont payées aux pères ou aux mères.

Des gratifications sont pareillement accordées aux marins blessés grièvement.

Une demi solde proportionnée aux services est accordée aux estropiés.

1786 : Il est accordé des pensions d'invalides à ceux que leur âge ou leurs infirmités empêchent de travailler.

Il est accordé des pensions d'invalides aux gens de mer qui ont été blessés ou estropiés, soit sur les bâtimens de l'Etat ou sur ceux du commerce : ces pensions sont proportionnées à la solde qu'avaient les gens de mer.

Aux veuves des gens de mer tués au combat ou décédés par suite de blessures, il est payé une gratification d'une année de la solde qu'avait le défunt, et un quart de l'année de cette même solde pour chacun des enfans au dessous de 14 ans, et aux orphelins la moitié de l'année de solde.

1790 : Les gens de mer ont droit à la pension de retraite après 25 ans de service effectif.

Chaque campagne de guerre et chaque année de service hors de l'Europe leur est comptée pour 2 ans.

Chaque année d'embarquement en temps de paix leur vaut 18 mois.

Les pensions sont données d'après le grade, sans égard aux classes.

On n'obtient la pension du grade qu'après l'avoir exercé pendant 2 ans, à moins de blessures avant ce laps de temps.

1791 : Les pensionnaires de la caisse des invalides peuvent être admis, à leur demande, dans les hospices nationaux, en abandonnant aux dits hospices leur pen-

sion ou solde, excepté 24 livres par an, réservées pour leurs besoins particuliers ; mais ils sont obligés, s'ils le peuvent, de travailler au profit des dits hospices.

A cette époque les demi soldes ne sont que le quart des appointemens d'activité ; mais le demi soldier qui ne peut plus travailler reçoit en plus 6 livres par mois

Pour les marins dont la solde est de 27 livres, la demi solde est portée à 8 livres. Il est accordé en outre à chaque invalide un supplément de 2 livres par mois pour chaque enfant au dessous de dix ans, et jusqu'à ce qu'ils aient atteint cet âge.

Les veuves des pensionnaires invalides, et celles des hommes morts après 31 ans de service, ont droit à la moitié de la pension qui aurait été due à leur mari, à raison de leur paie, et il leur est accordé en outre un supplément de 3 livres par mois pour chaque enfant au dessous de dix ans.

Les pères ou les mères peuvent obtenir le tiers de la pension qui aurait pu être accordée à leur fils.

Les orphelins de père et de mère peuvent obtenir la même pension jusqu'à l'âge de quatorze ans.

2 brumaire an IV : Le service des marins en temps de paix, sur les bâtimens de l'Etat, compte moitié en sus, et dans les ports pour sa durée simple. Sur les bâtimens de commerce, en paix, pour moitié de sa durée, et en guerre pour sa durée simple.

Le service compte double en temps de guerre, sur les bâtimens de l'Etat et sur les corsaires.

An XI. La solde de retraite, dans la marine, s'acquiert par l'ancienneté de service, blessures reçues en présence de l'ennemi, infirmités provenant des blessures ou accidens occasionnés par le service.

La solde de retraite peut se cumuler avec tout autre traitement que la solde d'activité.

Les années de service comptent depuis l'âge de seize ans; mais si on a commencé son service par la navigation elles comptent depuis l'âge de dix ans.

Le service à terre compte simple.

Le service à la mer, en temps de guerre, double.

—— en temps de paix, moitié en sus.

Après 5 ans de campagne en temps de guerre, chaque campagne compte pour trois.

La campagne dans laquelle un marin a été blessé compte toute entière.

Une campagne est un an de service à bord.

Le temps de service des marins dans les colonies, en temps de guerre, compte double,

—— en temps de paix, moitié en sus.

Service administratif dans les colonies, moitié en sus.

Le service sur les corsaires compte pour le temps de sa durée.

Le service sur les bâtimens de commerce et sur les corsaires ne peut être compris que pour un tiers dans l'évaluation totale des services, dont les deux tiers doivent avoir été faits à l'Etat.

Tout officier, à moins de blessures, n'a droit à sa retraite qu'après 25 ans de service.

Le cumul dans les colonies, en paix ou en guerre, ne compte qu'après les 25 ans de service effectifs.

25 ans de service donnent droit au minimum.

Ce minimun augmente d'un dixième pour chaque année en sus de 25 ans, jusqu'au maximum qui ne peut être dépassé.

La solde de retraite est fixée sur le grade de l'officier qui se retire, pourvu qu'il ait rempli ce grade pendant deux ans; à défaut il obtient la retraite du grade immédiatement inférieur.

La retraite est la même pour toutes les classes d'un même grade.

Les blessures prises au service devant l'ennemi, ou dans un service requis, donnent droit à la retraite attachée au grade ou fonction qu'on a au moment de la blessure.

La perte totale de plusieurs membres ou de la vue donnent droit au maximum, et à la moitié en sus de ce maximum.

Les blessures ou infirmités provenant des blessures ôtant l'usage d'un membre, donnent droit au minimum de la retraite, quelque soit le temps de service et de grade.

Les infirmités provenant de blessures moins graves, ou provenant de fatigue sur les vaisseaux ou dans les ports, donnent droit, lorsqu'elles déterminent la retraite, au quart du maximum.

Les blessures ou infirmités donnant droit à la retraite sont constatées ainsi qu'il suit :

1° Un certificat constatant la blessure et les circonstances qui l'accompagnent, signé par deux officiers du bord ou par le capitaine et le second.

2° Un rapport détaillé sur la nature de la blessure, par le chirurgien.

3° Un extrait du rôle d'équipage, par le commissaire des armemens.

Toutes ces pièces doivent être visées par le préfet maritime.

Les veuves des officiers militaires et entretenus de la marine, tués dans les combats, ou morts dans les six mois qui suivent la blessure, ou de ceux qui ont péri dans les naufrages et autres circonstances semblables, ont droit au quart du maximum de la retraite de leur mari.

La loi de l'an XI, sur les retraites, éminemment favorable aux pensionnaires dans plusieurs circonstances, comparativement aux précédentes, subsista en entier jusqu'à la restauration.

L'ordonnance du 27 août 1817, considérant que la caisse des invalides était soumise à des charges trop pesantes, arrête :

« Que toutes les pensions seront maintenues dans leur fixation actuelle, sauf la radiation de ce qui excéderait le maximum déterminé par les règlemens généraux, soit pour le dernier grade exercé pendant deux

ans par le pensionnaire, soit par la qualité des pensionnaires dont le traitement n'est pas réglé sur des services personnels. Ces réductions ne vont pas jusqu'aux pensions antérieures à la charte.

« Enfin cette ordonnance étend aux pensionnaires de la marine les nouvelles dispositions économiques introduites dans le système général des pensions, par la loi de finance du 25 mars 1817; c'est-à-dire, la réduction au maximum, l'interdiction du cumul, la retenue proportionnelle, et la transmission de l'état des extinctions. »

Cette révision des droits aux pensions de retraite, devenue indispensable par l'augmentation considérable des pensionnaires qu'avait occasionné, en 1814, le licenciement général, et par suite la réduction des revenus de la caisse, nécessita un travail d'autant plus pénible que, malgré la haute justice qui le dirigea, on ne put éviter de porter atteinte à une foule d'intérêts divers, incompatibles avec l'intérêt général.

Enfin le règlement du 18 avril 1831 sur les retraites, en développant ou modifiant quelques dispositions des ordonnances 1689, 1691, 3 brumaire an IV et an XI, que nous devons regarder comme la base de notre administration actuelle, a arrêté définitivement la législation des retraites, sauf les restrictions apportées en 1832 et 1836, par suite d'interprétations ministérielles relatives aux pensions des agens non entretenus.

Extrait de la loi du 18 avril 1831 sur les retraites.

« Les officiers de la marine et les marins ont droit à la retraite après 25 ans de service effectif, et dans les autres corps de la marine après 30 ans de service, à moins qu'ils n'aient acquis 6 ans de navigation dans lequel cas ils ont droit à 25 ans.

« Le service compte depuis l'âge de 16 ans.

« Les services militaires sont comptés à ceux qui continuent leurs services dans la marine.

« Les services civils donnant droit à pension, sont comptés dans la marine après 20 ans de service dans le corps.

« Sont comptés comme services effectifs les années passées aux écoles navales ou polytechnique.

« Le temps passé hors de l'activité avec jouissance d'une pension de retraite ne peut entrer dans la supputation du service effectif.

« Les années de service ci-après comptent doubles :

« 1° A bord d'un bâtiment de l'Etat en guerre.

« 2° A terre dans les colonies idem.

« 3° Le temps de captivité à l'étranger.

« 4° Le temps de navigation des voyages de découvertes.

« Sont comptés avec moitié en sus :

« 1° Le service à la mer, en paix, sur les bâtimens de l'Etat.

« 2° Le service en paix dans les colonies.

« Sont comptés pour leur durée simple les services

beaucoup fait pour l'avantage des deux marines, dont les intérêts sont inséparables. Que les charges énormes, qui depuis la restauration ont pesé sur la caisse des invalides, avaient jusqu'ici absorbé les ressources dont elle pouvait disposer, et qu'il avait même fallu, en 1818, que le trésor public vint à son secours.

« Mais qu'aujourd'hui, grace à une bonne administration, la caisse présentait des économies et des revenus pouvant permettre d'améliorer le sort des marins. »

L'ordonnance royale suivante fut la conséquence de ce rapport :

« Les officiers militaires et civils non entretenus, de tout grade, et les premiers maîtres non entretenus de toutes professions, qui auront complété à notre service exclusivement 25 années d'activité, dont 6 ans au moins de navigation effective sur nos vaisseaux, seront assimilés aux entretenus, et obtiendront la solde de retraite attribuée par l'arrêté du 29 août 1803, aux grades qu'ils auront exercés. »

Ces dispositions sont pareillement applicables aux officiers mariniers ainsi qu'aux veuves et orphelins.

Pourront obtenir la demi solde à 50 ans d'âge, au lieu de 60, tous les marins, excepté les officiers entretenus.

Le supplément de 6 à 9 francs par mois est accordé à 70 ans, au lieu de 75, et plus tard la sollicitude de M. Hyde de Neuville fait accorder ce même supplément aux pensionnaire âgés de 65 ans.

Il faut remarquer ici « que ce principe favorable d'as-

similation des non-entretenus, consacré par les ordonnances de l'an II, 1826 et 1831, faute de bien expliquer dans quel cas ces non-entretenus pouvaient en invoquer l'application, fit naître une foule de prétentions exagérées de la part de quelques maîtres et autres agens non-entretenus, qui ayant rempli momentanément pendant leur carrière des fonctions temporaires supérieures à leur grade réel, et ayant fini leur temps de service dans les ports, à l'abri des dangers, réclamaient la retraite d'officier entretenu. »

Voir les dépêches des 6 novembre 1832, et 6 août 1834.

« L'homme de mer placé sous la direction bienveillante des administrateurs des classes, pendant toute la durée de sa validité, doit être l'objet d'une nouvelle sollicitude au moment de son invalidité. »

Une juste sévérité doit constater les services des ayant droit aux pensions; c'est alors qu'on peut reconnaître l'importance de la bonne tenue des matricules, car les gens de mer, constamment éloignés de leurs foyers, n'auraient pas la possibilité dans leur carrière aventureuse de conserver soigneusement toutes les justifications de leurs droits à la pension de retraite ; cette obligation appartient aux commissaires de l'inscription maritime : ils ne sauraient la négliger sans causer un préjudice immense à des familles entières.

On ne peut sans danger suppléer à l'oubli d'an-

notation des services sur les matricules, en les réclamant dans les divers quartiers au moment où il est nécessaire d'établir les droits à la retraite; ce moyen, outre qu'il occasionne des longueurs onéreuses pour les réclamans, est imparfait, d'ailleurs, en ce que la mémoire des intéressés ne peut pas toujours donner les renseignemens préliminaires.

OBLIGATIONS, DEVOIRS DES INSCRITS MARITIMES.

1689. Les gens de mer ne peuvent changer de condition ni de demeure, sans en avertir le commissaire de leur quartier. Ceux des classes qui ne sont point de service peuvent embarquer de leur bon gré sur les vaisseaux, sans pour cela être dispensés de leur tour de service.

Cette mesure trop rigoureuse a nécessairement reçu de justes modifications. Il y a aujourd'hui des marins inscrits qui ont 4, 5 et 6 années de service consécutives, aussi les ordres de levée frappent d'abord ceux qui sont depuis le plus long-temps à terre.

1784. Les gens classés ne peuvent s'absenter plus de huit jours sans permission du chef des classes.

Ils ne peuvent s'embarquer sur un bâtiment d'un quartier autre que le leur, sans permission.

Ils sont tenus, ainsi que les ouvriers non navigans,

de se présenter tous les ans devant le commissaire de leur quartier.

1786. Les gens de mer et ouvriers sont rayés des matricules à l'âge de 60 ans, ou par suite d'infirmités dûment constatées.

Aujourd'hui la cessation de tout service de l'inscrit est fixée à 50 ans; jusqu'à cet âge il est tenu de servir sur les bâtimens et dans les arsenaux de l'Etat, toutes les fois qu'il en est requis ; il lui est défendu de passer en pays étrangers, ou de s'embarquer sur des navires étrangers, sous les peines portées contre les déserteurs.

S'il obtient la permission de s'absenter du quartier, pour s'embarquer sur les navires de commerce, travailler dans les chantiers, ou pour autres affaires particulières, il est tenu de rentrer dans le dit quartier à l'expiration du terme porté par le congé, à moins qu'il ait été retenu par force majeure, ce qu'il doit justifier.

Se présenter au bureau de l'inscription maritime, toutes les fois qu'il en reçoit l'ordre du commissaire ou du syndic, sous peine de huit jours de prison.

DÉLITS DES GENS DE MER, PEINES QUI Y SONT ATTACHÉES.

Le délit qu'il importait le plus de prévoir parmi les inscrits maritimes, est la désobéissance envers l'ordre

de levée, et conséquemment la désertion, par ce principe que chacun devant son tribut de service à l'Etat, toute absence non autorisée pendant ce ser vice doit être réputée désertion et punie suivant les lois.

Les premières ordonnances sur les classes ayant à combattre la répugnance que ce régime ne pouvait manquer d'inspirer aux gens de mer, attachèrent des peines très rigoureuses à l'absence et à la désertion, dont la fréquence menaçait de porter atteinte à la réalité de l'institution.

Ordonnance de 1689 : Les retardataires et ceux qui se cachent sont punis d'emprisonnement, ou de six mois de service sans solde.

Si on ne trouve pas le marin levé après la recherche faite, on donne l'argent de son engagement à sa femme ou à tout autre de ses proches parens, et si après cette donnation il ne se présente point, il est poursuivi comme déserteur, délit qui encourait alors la peine de mort.

L'absence illégale des matelots, pendant l'armement est punie de la perte d'un mois de solde.

L'ordonnance de 1786 modifie la sévérité de ces punitions.

Ordonnance de 1786 : Les gens de mer absens à leur levée sans motif légitime, ou ceux qui ayant été commandés ne se rendront pas à leur destination seront condamnés à huit jours de prison, et réduits aux deux tiers de solde, pendant une campagne extraordinaire

de six mois ; ne seraient punis que de la prison ceux qui rejoindraient, au bureau des armemens, avant l'expiration de 24 heures.

Ceux qui désertent en route, ou qui, après leur arrivée au port s'en écartent de plus de deux lieues, sont condamnés à huit jours de prison, à une campagne extraordinaire d'un an à la demi solde, et à être réduits après cette campagne à la paie immédiatement inférieure.

Ces campagnes extraordinaires ne comptent pas pour le temps de service.

Les ouvriers non navigants qui n'obéissent pas à l'ordre de levée sont condamnés à huit jours de prison. Les déserteurs, à huit jours de prison et à une campagne de six mois à la paie de novice, sans pour cela être classés matelots.

Les déserteurs d'un bâtiment armé perdent les salaires et parts des prises qui peuvent leur être dus au moment de la désertion, sont condamnés à la cale, à la basse paie, et à une campagne extraordinaire de 18 mois à la demi solde de cette basse paie.

Les déserteurs des navires de commerce, repris avant le départ des dits navires, sont condamnés à faire le voyage avec la moitié des salaires et parts qu'ils auraient eus.

Les déserteurs arrêtés après le départ de leurs navires sont punis de huit jours de prison, ensuite condamnés à la restitution des avances, au rembourse-

ment des frais occasionnés à l'armateur par leur désertion, et à une campagne extraordinaire de trois mois sur les bâtimens de l'Etat aux deux tiers de solde.

Les déserteurs pendant les voyages ou les relâches perdent tout ce qui leur est dû au profit de la caisse des invalides; s'ils sont repris, ils sont remis au capitaine pour achever le voyage à moitié salaire, et après leur retour condamnés à une campagne extraordinaire de trois mois sur les vaisseaux de l'Etat.

Lorsqu'ils sont arrêtés après le départ du navire, ils sont condamnés à huit jours de prison, aux dommages envers le capitaine, s'il y a lieu, et à une campagne extraordinaire de six mois aux deux tiers de solde.

Les déserteurs des corsaires sont punis de la même manière, avec cette différence que pour eux les campagnes extraordinaires sont doubles.

Les gens de mer trouvés sur des navires étrangers en temps de paix, sont condamnés à quinze jours de prison, réduits à la basse paie et à une campagne extraordinaire de deux ans à cette basse paie.

En temps de guerre, à trois ans de galère.

Sur les vaisseaux ennemis, aux galères à vie.

Ces dispositions pénales sont restées en vigueur, sauf quelques modifications que réclamait leur analogie avec les nouveaux règlemens.

Il sera traité plus loin de la justice à bord des bâtimens armés, et dans les arsenaux maritimes.

ATTRIBUTIONS DES COMMISSAIRES DE L'INSCRIPTION MARITIME.

« La tâche des administrateurs chargés du service des classes, embrasse tout ce qui touche aux intérêts de la population maritime, aux intérêts commerciaux, au recrutement de l'armée navale, à la police civile et militaire des hommes inscrits, et exige une connaissance étendue du droit public et des lois particulières au service de la marine. »

Les commissaires des classes, dénomination remplacée par celle de commissaires de l'inscription maritime en 1836, exercent donc un droit de simple police sur la population inscrite.

Sur la demande des capitaines ils prescrivent la mise en prison des hommes de leur équipage qui ont encouru cette punition.

Les infractions aux règlemens commises par les capitaines, maîtres ou patrons, deviennent, à la diligence du procureur du roi l'objet de la police correctionnelle, à la requête des commissaires des quartiers, qui prescrivent la mise en prison des marins, dans tous les cas prévus par les ordonnances.

Cependant cette question de savoir si le marin ou l'ouvrier classé, n'étant point en activité de service, doit être soumis sans distinction, comme les autres citoyens, aux seules procédures civiles, ou s'il doit être considéré comme étant sous le régime d'une discipline

spéciale pour tous les actes qui résultent de son inscription, donna lieu en 1825, à de longues contestations, au sujet de l'affaire de M. Offret, commissaire des classes à l'île de Rhé, qui fit arrêter et détenir en prison un matelot pour cause de désobéissance.

La cour royale de Poitiers, par un jugement du 29 décembre 1827, ne laissa plus aucun doute sur la judicature à exercer par les commissaires des classes sur les marins en non activité, en matière de simple police.

Considérant, entr'autres choses, « que la loi du 3 brumaire an IV sur l'inscription maritime n'avait pas été abrogée, que par l'article 14 de l'ordonnance 1784 il est enjoint à tous les gens de mer classés et ouvriers non embarqués de se présenter, soit pour les revues ou autres causes quelconques relatives au service, toutes les fois qu'il leur sera ordonné par les chefs des classes ou syndics, à peine de 8 jours de prison.

«Attendu qu'il résulte de toutes ces ordonnances antérieures, que les marins classés, quoique en non activité de service, sont soumis à une police particulière, qu'ils ne cessent pas d'appartenir à la marine, et qu'ils sont obligés, sous peine de prison, d'obéir aux chefs que la loi leur donne.

«D'où la conséquence que de tels hommes, de tels marins, ne peuvent être considérés dans leur quartiers comme les habitans ordinaires.

«Que l'on conçoit, d'ailleurs, combien il est nécessaire de maintenir parmi les gens de mer, par une surveil-

lance et une police tout à la fois active et sévère, la subordination qui seule peut assurer de bons marins à l'Etat.

«La cour rejette le pourvoi du procureur général.

« Cependant, comme tout ce qui tient au service des classes se rattache à des intérêts privés que le gouvernement doit protéger avec une sollicitude particulière; convient aux commissaires des classes de n'exercer leurs droits de police sur des hommes, qui rendus à leurs foyers, et confondus à bien des égards avec les autres citoyens, méritent des ménagemens, que dans les cas extrêmes et après avoir épuisé les moyens de persuasion. »

Les obligations des commissaires de l'inscription maritime sont résumées ainsi qu'il suit :

S'appliquer à reconnaître ceux qui commencent à exercer la navigation ou les professions maritimes.

Constater l'inscription des gens de mer et ouvriers, et tenir les matricules :

1° Pour les capitaines au long cours ;
2° —— pilotes lamaneurs ;
3° —— Aspirans pilotes ;
4° —— Maîtres au petit cabotage ;
5° —— Officiers mariniers, matelots et maîtres de bateaux ;
6° —— Ouvriers non navigans des quatre professions maritimes ;
7° —— Elèves maîtres.

Tenir des registres particuliers d'inscription pour :

1° Les novices ;

2° Les mousses ;

3° Les apprentis-ouvriers;

4° Les gens de mer et ouvriers non de service.

Suivre et apostiller tous les mouvemens des hommes inscrits et communiquer aux autres quartiers les mouvemens des marins de ces quartiers qui sont parvenus à leur connaissance.

Dresser tous les trois mois la situation du personnel, l'état des mouvemens des capitaines au long cours, maîtres au petit cabotage et pilotes, ainsi que la liste des hommes qui renoncent aux professions maritimes ; et tous les ans l'état des gens de mer et ouvriers qui ont atteint leur 50me année.

Délivrer aux inscrits tous permis d'absence ou de navigation, et faire rejoindre ceux dont les permis sont expirés.

Délivrer les états et certificats de service.

Recevoir de l'autorité supérieure les ordres de levée, en répartir les contingens entre les syndicats, réunir les hommes levés et les diriger sur le port d'armement, prononcer sur leurs réclamations contre le tour de levée, poursuivre et faire punir les désobéissans et retardataires.

Recevoir les enrôlemens des marins de l'inscription qui s'engagent dans les équipages de ligne, immatriculer ceux de ces marins qui après leur congé définitif

continuent à exercer volontairement la navigation.

Tenir la matricule des navires du commerce, des bateaux de pêche et autres, en suivre les mouvemens et les faire connaître au chef d'administration.

Expédier les rôles d'armement et les permis de navigation intérieure, établir sur les rôles le décompte des droits de la caisse des invalides et en assurer le recouvrement.

Passer en revue les équipages du commerce et de la pêche, et veiller à ce qu'ils soient composés suivant les règlemens, et commandés par des hommes ayant le titre et le grade exigés, rappeler leurs devoirs aux uns et aux autres, assister au paiement des matelots, défendre leurs intérêts, prévenir et terminer autant que possible toute contestation qui y porterait atteinte.

Dénoncer les déserteurs des navires du commerce et poursuivre leur punition.

Procéder, de concert avec la douane, à défaut des armateurs propriétaires, subrécargues et correspondans, au sauvetage des navires et effets naufragés, à la vente de ceux en état de dépérissement ou de ceux non réclamés après l'an et jour, et à la liquidation des produits.

Former l'instruction de la procédure des prises faites par les corsaires et les bâtimens armés en guerre et marchandises, procéder à leur vente, après le jugement de confiscation, et enfin à la répartition de leur produit entre les capteurs.

Administrer les caisses des invalides, des gens de mer

et des prises, et les autres dépôts confiés au trésorier; vérifier tous les mois sa caisse et ses écritures, et arrêter ses livres; faire aussi cette vérification à des époques extraordinaires et inopinément.

Envoyer au chef d'administration, pour qu'il les transmette au ministre après leur vérification, les situations mensuelles de la caisse des invalides et les situations trimestrielles de la caisse des gens de mer.

Expédier tous les mandats de recettes et de dépenses de ces trois caisses, et en garder enregistrement sur des livres particuliers, arrêtés tous les mois, après avoir été comparés aux situations des trésoriers.

Tenir enregistrement des remises, vérifier le compte annuel de la caisse des gens de mer, l'adresser au chef d'administration.

Faire et recevoir les réclamations des marins et de leurs familles pour délégation et solde acquise, examiner leurs titres, constater leur identité et leurs droits.

Suivre le compte courant avec le trésorier général.

Garder enregistrement particulier de la caisse des chiourmes et en présenter la situation tous les 6 mois.

Vérifier les demandes de secours et les soumettre à l'autorité supérieure.

Donner son avis sur les propositions de pensions et gratifications.

Tenir les matricules : des retraités, des demi soldiers, des veuves, et autres pensionnaires de la caisse des invalides.

Dresser tous les six mois les états de revues servant à l'expédition des ordonnances ministérielles.

Surveiller l'exécution des règlemens sur la pêche et en réprimer les abus.

Maintenir l'observance des statuts des prud'hommes établis dans les ports de la Méditerranée, régler leur budget annuel et le soumettre à l'approbation du chef d'administration.

Présider aux élections des officiers du corps et les présenter au serment.

Passer les marchés et autres actes qui intéressent la communauté.

Exercer son autorité sur les syndics, et veiller à l'accomplissement de leurs devoirs.

Observer les mouvemens du commerce maritime, les causes de son accroissement ou de sa décadence.

Adresser tous les trois mois, au préfet, des rapports sur la conduite, la tenue et la manière de servir des sous-officiers et des gendarmes placés sous ses ordres.

Rendre compte annuellement de l'ensemble du service, dans un mémoire statistique accompagné d'un relevé de la navigation commerciale.

DES PRISES MARITIMES.

« La prise est une arrestation de navire faite par un belligérant en temps de guerre, dans l'intention de s'en rendre maître et de se l'approprier en en dépouillant le vrai propriétaire.

« Elle est juste quand elle est faite par un ennemi déclaré selon les lois de la guerre, ou lorsqu'un navire neutre est chargé de marchandises destinées pour l'ennemi, ou de contrebande.

« Elle est injuste lorsqu'elle est faite par un pirate, un ami, ou un neutre, contre le principe du droit des gens.

« Ce même droit ne permet pas d'attaquer les navires neutres, et prescrit de déclarer un laps de temps après le traité de paix, après lequel les prises sont déclarées nulles.

« Les choses enlevées à l'ennemi deviennent à l'instant même la propriété de celui qui les enlève, lorsqu'il a pu les tenir en sa possession 24 heures. » *(D. ro.)*

De ces principes de droit a surgi la législation des prises, la plus difficile et la plus variée qu'on puisse concevoir, par la difficulté naturelle de bien régler des affaires où l'intérêt et la cupidité des hommes jouent un si grand rôle.

VALIDITÉ DES PRISES.

L'ordonnance de 1681 établit ainsi la validité ou légitimité des prises.

« Seront de bonne prise tous vaisseaux appartenant aux ennemis ou commandés par des pirates, forbans et autres gens courant en mer sans commission d'aucun prince ni d'état souverain.

«Tous vaisseaux combattant sous autre pavillon que celui de l'état dont ils ont commission, ou ayant commission de deux différens princes ou états; et s'ils sont armés en guere, les capitaines et les officiers seront punis comme pirates.

«Tous vaisseaux avec leurs chargements, à bord des quels il ne sera trouvé chartes parties, connaissemens ni factures; tous navires se trouvant chargés d'effets appartenant aux ennemis.

«La reprise d'un navire à l'ennemi, après qu'il est resté pris 24 heures, est reconnue bonne; mais s'il est repris dans les 24 heures il sera restitué au propriétaire, à la réserve du tiers qui sera alloué au navire capteur.

«Seront également rendus aux propriétaires les navires abandonnés par l'ennemi, ou remis par la tempête entre les mains des vaisseaux de l'Etat.

«Les munitions de guerre transportées pour le service des ennemis seront confisquées, en quelque vaisseau qu'elles soient trouvées.

«Tout vaisseau qui refuserait d'amener ses voiles, sur

l'ordre d'un bâtiment de guerre, pourra y être contraint par l'artillerie, et s'il en résultait résistance ou combat il serait de bonne prise.»

1696. Les marchandises chargées sur les vaisseaux échoués, dont il ne se trouvera à bord aucun connaissement, seront et demeureront confisquées, à moins que les papiers et connaissemens n'aient été perdus par la tempête, ce que les propriétaires devraient prouver.

Mais la distinction des circonstances où une prise pouvait être légalement faite par les belligérans, était bien loin d'en garantir la légitimité, car la mauvaise foi, la piraterie, la facilité de se procurer impunément de grands biens, en saisissant indifféremment toute sorte de navires; la conciliation des intérêts de l'Etat avec ceux des armateurs, et les intérêts de ces derniers avec les droits des capteurs; la justification souvent difficile de la validité des prises, les résultats onéreux pour les intéressés occasionnés par la lenteur des liquidations, dûrent exciter sans cesse la vigilance des gouvernemens et les porter à adopter une foule de précautions contre tant d'abus divers.

On voit en effet que depuis Charles VI, ces considérations importantes ont donné matière à une législation admirable de prévoyance.

PRÉCAUTIONS POUR GARANTIR LA LÉGITIMITÉ DES PRISES.

Il s'exerçait anciennement sur la mer un brigandage abominable. Henri II, par l'article 64 de son édit sur les prises, ordonne que tout capitaine de bâtiment de

guerre, qui après avoir visité un navire marchand lui déroberait quelque chose, ou laisserait dérober, serait condamné à la restitution et au supplice de la roue.

La même ordonnance de 1582 recommande les précautions nécessaires pour s'assurer de la légitimité des prises et prévenir leur pillage, qui frustrait les armateurs et fournisseurs chargés d'approvisionner les vaisseaux de l'Etat.

Une ordonnance de 1517 avait porté défense expresse d'acheter, recevoir ou troquer les marchandises provenant des biens déprédés de la mer, avant que l'amiral eût déclaré la prise légitime.

Une déclaration de 1650 atteste que les déprédations et pilleries sur mer étaient tellement révoltantes, que des capitaines ayant commission de la France prenaient encore des commissions d'autres princes étrangers, afin d'avoir la faculté de piller les navires alliés, selon les circonstances. Défense à ces capitaines de faire aucun tort aux bâtimens alliés, sous peine d'être réputés pirates et punis comme tels.

Enfin toutes les anciennes ordonnances défendaient expressément aux chefs des navires de régler eux-mêmes les comptes des prises, qui ne pouvaient être liquidés qu'au port d'armement, par les parties non intéressées.

Il leur était surtout bien enjoint de n'ouvrir aucun coffre ou ballot, parce qu'il arrivait qu'une prise, re-

connue française, était rendue au propriétaire moitié pillée, et que les pauvres marchands ne savaient à qui s'adresser pour obtenir justice.

Louis XIII ne manqua pas de confirmer toutes les dispositions de ses prédécesseurs sur les prises, et plus tard les ordonnances de 1681, 1689, 1776, 1692, complétèrent cette partie importante de la législation maritime.

1681. Le capitaine qui a fait une prise en fait le rapport à l'amirauté du port où il aborde, et la remet entre ses mains, ainsi que tous les papiers qui peuvent la caractériser.

1689. L'écrivain du roi, à défaut d'intendant et de commissaire d'armée, fait fermer et sceller les chambres, coffres, armoires et écoutilles, et prend autres précautions nécessaires pour empêcher le pillage.

Il reçoit le rapport de l'officier qui a fait la prise, entend le capitaine, ou autres personnes du vaisseau pris, et dresse un procès-verbal qu'il remet à l'intendant du port où la prise est envoyée.

1692. On rappelle l'exécution de l'ordonnance de 1681, en ce qui concerne la présentation à l'amirauté des papiers, connaissements, charte parties, et de tout ce qui peut faire connaître la nature et l'importance du chargement, attendu que, pour en détourner une partie à leur profit, il y a des capitaines de navires armés en course qui détruisent ces papiers en tout ou en partie.

En arrêtant la forme de procédures à observer en matière de prises, il est particulièrement recommandé aux intendans ou officiers de l'amirauté d'interroger non seulement les principaux officiers mariniers, mais encore des matelots et des mousses, si on le juge nécessaire pour éclaircir les circonstances de la prise.

« Le capitaine du vaisseau preneur fait son rapport, dans lequel il déclare le temps et le lieu de son départ, ainsi que la date de la commission qu'il a obtenue pour armer en guerre.

« Il déclare les motifs des prises qu'il a faites, et remet aux officiers de l'amirauté les pièces trouvées à bord de ces prises, dont il marquera le nombre, et les paraphera en présence du lieutenant de l'amirauté, qui les paraphera aussi, ainsi que le capitaine ou le principal officier du vaisseau pris.

« Si les capitaines preneurs ne remettent pas les dites pièces, ils sont privés du profit qui leur revient de la prise, laquelle sera confisquée au profit du Roi, et en cas que par la nature de leurs engagemens ils ne dussent point avoir de part aux prises, ils seront privés de la moitié de leurs gages.

« Lorsque la prise aura été faite par un des vaisseaux de S. M. armé par des particuliers, le capitaine le déclarera dans son rapport et remettra à l'amirauté copie du traité qu'il aura fait, ou de l'ordre en vertu duquel il est armé pour son compte, à défaut de quoi la prise sera confisquée au profit du Roi. »

Les autres dispositions sont conformes à l'esprit de l'ordonnance de 1681.

Ordonnance de 1827. L'officier chargé de prendre possession de la prise doit veiller à ce que rien n'en soit détourné, et se saisir des signaux, journaux, ordres, instructions et autres papiers pouvant intéresser l'armée.

Le commis d'administration se rend également à bord de la prise, dresse un inventaire sommaire du bâtiment et un procès-verbal de capture; il se saisit des livres et papiers du bord, et, si c'est un bâtiment de commerce, constate l'état du chargement; il fait ensuite fermer les écoutilles, chambres, coffres, etc., et y appose les scellés.

Aucune prise ne doit être conduite dans un port étranger à moins de nécessité absolue.

JUGEMENT DES PRISES.

Avant de déclarer une prise juste il faut qu'elle soit jugée par un conseil particulier, attendu qu'il n'appartient pas aux preneurs d'être juges et parties.

Il est peu de jugemens qui, soit par leur nature, soit par leur gravité, aient plus besoin d'une prompte exécution et surtout de véracité que ceux des prises.

La fortune de plusieurs maisons de commerce dépend quelquefois d'un seul de ces jugemens dont le long re-

tard peut occasionner des pertes et des avaries majeures. Il ne s'agit pas seulement des intérêts des particuliers, mais encore de ceux de l'Etat, et des puissances alliées ou neutres.

Nous allons tracer la série chronologique des lois, arrêts et ordonnances qu'ont nécessité, depuis 1584, ces hautes considérations.

Un arrêté du 19 août 1650 confirme les dispositions prescrites par les articles 33 et 34 de l'ordonnance 1584, portant que les procès concernant les prises sur mer seront instruits par les officiers des siéges de l'amirauté.

A cette époque plusieurs marchands trafiquant sur mer s'étaient plaints au Roi de ce qu'ils étaient indûment molestés, pour droits de représailles et saisies que les Anglais et autres alliés exerçaient journellement sur leurs navires et marchandises, au sujet d'autres marchandises et navires pris par des bâtimens français, et injustement déclarés de bonne prise.

« S. M. considérant que cette inobservance des lois, sur les prises, troublait la bonne harmonie qui régnait entre les nations et interrompait le commerce, ordonne que toutes les prises qui se feront en mer seront jugées par les officiers des siéges particuliers de l'amirauté, et que les prisonniers, ou deux ou trois des plus apparents, seront amenés devant l'amiral. »

1659. « Le Roi considérant que l'un des principaux moyens pour conserver la bonne harmonie entre les

alliés, dépendait de la règle à suivre dans le jugement des prises faites sur mer, toujours insuffisamment observée, établit, par des lettres patentes du 20 décembre 1659, des commissaires pour juger les prises, auprès du surintendant de la navigation et du commerce.

Telle fut l'origine du conseil des prises.

Arrêt du conseil d'Etat du 27 janvier 1674; qui, vu la négligence du conseil à observer les règlemens touchant le jugement des prises, le rappelle à l'exécution des ordonnances.

23 février 1674 : « S. M. voulant prévenir les difficultés qui se rencontrent aux procédures et adjudications des prises, entre les intendans et commissaires généraux de la marine et les officiers de l'amirauté, ordonne que les prises faites par une escadre, au moins de quatre vaisseaux, seront jugées par les intendans et commissaires généraux, dans les six principaux ports; et que celles faites par les vaisseaux particuliers ou armateurs seront jugées par les sièges de l'amirauté. »

Arrêt du 13 octobre 1676 : Portant défense aux officiers de l'amirauté de surseoir à l'exécution des arrêts de main levée des vaisseaux pris par les armateurs français, qui par cette mesure sont obligés de demeurer dans les ports, et d'y entretenir leurs équipages à grands frais, ce qui porte un grand préjudice aux propriétaires des dits vaisseaux.

A cette époque, lorsque les prises avaient été ju-

gées et confisquées au profit du Roi, l'amirauté remettait à l'intendant ou au contrôleur, sur sa requête, les vaisseaux et marchandises pris, après que l'estimation en avait été faite. A l'égard des autres, elle en fesait la vente dans les formes ordinaires, en présence et du consentement du contrôleur, qui devait signer le procès-verbal de vente.

Les marchandises réclamées à juste titre étaient rendues aux propriétaires, sans droit d'entrée ni de sortie.

Les prises reconnues illégales étaient rendues sur le champ.

1681 : L'amirauté se rend à bord des prises, en constate la valeur et la qualité et y appose les scellés.

1689 : L'ordonnance 1689 attribue à l'intendant de la marine la vente et adjudication des vaisseaux et marchandises pris sur l'ennemi.

Les procédures des prises faites par des bâtimens particuliers, sont attribuées aux officiers de l'amirauté, qui sont néanmoins tenus d'en donner communication à l'intendant ou au contrôleur, sur son réquisitoire. Lorsque la validité de la prise a été constatée, elle est remise à l'intendant qui doit en effectuer la vente.

S'il arrivait que le vaisseau pris fut amené sans prisonniers ni papiers, les officiers et l'équipage du bâtiment capteur étaient interrogés séparément sur les circonstances de la prise.

S'il était nécessaire de débarquer les marchandises avant le jugement de la prise, cette opération donnait

matière à un inventaire dressé en présence du contrôleur et des intéressés. Celles qui ne pouvaient être conservées étaient vendues et adjugées au plus offrant, toujours en présence du contrôleur.

Le prix de la vente était mis entre les mains du trésorier de la marine, pour s'en charger en recette dans le cas où la prise était adjugée au Roi, ou le rendre à qui de droit, en cas de main levée.

30 octobre de la même année : Etablissement d'un conseil des prises composé de commissaires, dans le but d'épargner aux armateurs le préjudice inévitable de longues et interminables procédures.

Un arrêt de la même année casse le jugement de l'amirauté et l'arrêt du parlement de Provence, au sujet de la prise du bâtiment le Saint-Antoine, et renvoie l'affaire par devant le susdit conseil des prises.

1692 : Arrêt du conseil d'Etat du 25 février, qui crée un procureur général près le conseil des prises.

A cette époque la constitution du conseil des prises n'était pas la même qu'elle a été depuis.

1695 : C'est lors du règlement de 1695 que les appels du conseil des prises ont commencé à être portés au conseil royal des finances.

Dans les appels qui regardaient les prises faites par les vaisseaux du roi, le procureur général du conseil royal était partie, soit comme appelant ou comme intimé, étant là pour représenter les intérêts du Roi.

Dans les appels relatifs aux prises faites par des par-

ticuliers, le procureur général paraissait encore comme homme du Roi, attendu que le Roi y avait toujours un intérêt indirect, à cause des droits de la caisse des invalides et des équipages.

Règlement du 12 février 1719, rétablissant le conseil des prises, au sujet de la guerre d'Espagne, et abolissant le procureur du roi créé près de ces conseils par les précédentes ordonnances.

1733 : Confirmation de ce même conseil.

Ordonnance du 4 août 1781, attribuant de nouveau aux intendans et ordonnateurs de la marine les opérations subséquentes au jugement de bonne prise, laissant à l'amirauté le soin des procédures préliminaires.

1793 : Les jugemens relatifs aux contestations, liquidations, etc., des prises, sont attribués aux tribunaux de commerce, ou à défaut aux tribunaux ordinaires des districts.

Les anciens règlemens sur les prises continuent d'être observés.

18 brumaire an II : Les jugemens sur la validité des prises faites par les corsaires, qui avaient été attribués aux tribunaux de commerce, appartiennent au conseil exécutif provisoire.

12 floréal an III : Les juges de paix envoient les pièces relatives aux procédures des prises à une commission de la marine qui tient lieu du conseil des prises.

L'agent maritime et le contrôleur établissent le montant net du produit de chaque prise, sur le vu des pro-

ces-verbaux de vente et de livraison, déduction faite des frais de procédure, dont l'Etat est liquidé et souscrit par le juge de paix.

26 fructidor an III : Il est formé dans les divers ports un jury composé de l'agent maritime, du commissaire des armées et du major de la marine. Le chef civil, chargé du détail des prises, après avoir entendu les déclarations des parties intéressées en adresse un rapport sommaire au susdit jury (avec les pièces à l'appui) lequel y annote ses décisions.

2 brumaire an IV : L'administration des prises éprouve peu de modifications. Les juges de paix sont toujours chargés des procédures préliminaires.

Les tribunaux de commerce reçoivent les déclarations des juges de paix et prononcent sur la validité de la prise, après le jugement définitif portant confiscation.

Les contrôleurs de la marine procèdent alors à la vente, établissent le montant net de son produit, arrêtent les frais autres que ceux des procédures, qui sont liquidés par les juges de paix, dressent les rôles de répartition.

Si, par suite de cette répartition il s'élève des réclamations, elles sont jugées par un jury.

Cependant un décret du 9 frimaire, même année, du Directoire exécutif, considérant qu'il résultait de la juridiction des prises accordée aux juges de paix et tribunaux de commerce, que les intérêts commerciaux, et la lettre des traités qui unissaient la France avec

les différentes nations de l'Europe, étaient mal observés et que la plupart des prises devenaient la proie de quelques agents de la marine, au lieu de tourner au bénéfice des marins dont elles auraient dû récompenser le courage, établit un tribunal composé de trois membres pour la révision de tous les jugemens relatifs aux prises.

8 floréal de la même année. Les appels des tribunaux de commerce en matière de prises sont portés aux tribunaux des départemens.

Loi du 25 vendémiaire an VI, qui renvoie les réclamations des jugemens sur la validité des prises au tribunal de cassation.

Cependant l'administration civile de la marine revendiquait depuis long-temps le droit de procédure en matière de prise, fondant ses prétentions sur ces considérations :

1° « Que les corsaires n'étant que les auxiliaires de la force armée, la course un moyen de guerre dans la main du gouvernement, les résultats de cette action ne pouvaient avoir d'autres juges que ceux qui l'avaient permise et dirigée.

2° « Que les puissances ne reconnaissent pas le droit civil pour règle de leurs rapports entre elles, mais seulement le droit des gens, et que les puissances étrangères ne sont pas plus justiciables des tribunaux français que le gouvernement n'est justiciable des tribunaux étrangers.

3° « Que la haute mer appartenant à toutes les nations, tout ce qui s'y passe de relatif à leurs intérêts ne peut être soumis qu'à la police administrative de leurs gouvernemens respectifs.

4° « Et qu'enfin les jugemens en matière de prises appartiennent naturellement à l'administration de la marine et non aux tribunaux civils, puisqu'ils reposent sur les conventions tacites des nations. »

La Convention nationale ayant accueilli ces motifs, donne les décrets du 26 ventôse et 6 germinal an VIII, en vertu desquels :

1° Les tribunaux de commerce ne sont plus chargés des jugemens sur les prises.

2° Il est établi à Paris un conseil des prises.

3° L'administration maritime des ports est chargée des procédures et des liquidations des prises.

4° Les contestations sur le fait de ces liquidations sont portées au ministre de la marine.

Un décret impérial du 8 mai 1806 place le conseil des prises dans les attributions du grand juge ministre de la justice.

Ce conseil reçoit en 1810 de nouvelles attributions, telles que la connaissance des contestations relatives aux saisies faites en Hollande ; les membres de ce conseil reçoivent le titre de conseillers.

Mais le 9 septembre 1807, au sujet de la prise du navire le Jean-Joseph, arrêté sur la côte d'Afrique, sous la prévention de piraterie, S. M. « considérant qu'il im-

portait de statuer le plus promptement possible sur la validité des prises maritimes, pour ne pas prolonger indûment la captivité des marins capturés, et que leur jugement était souvent subordonné à des considérations diplomatiques qui ne pouvaient devenir l'objet d'une discussion publique, ordonne que le Conseil d'état continuera de statuer sur la validité des prises maritimes. »

LIQUIDATION, RÉPARTITION DES PRISES.

Pour donner une nouvelle vigueur indispensable au service des prises, pour en multiplier les bons résultats, il a été nécessaire d'exciter le courage des capteurs par l'appât du gain ; car si le fisc avait voulu s'attribuer exclusivement tout le produit des captures, les marins n'auraient pu apporter dans l'exécution cette intrépidité offensive que l'espoir des récompenses seul peut soutenir.

Aussi on voit que les parts de prises attribuées aux équipages preneurs, ont été augmentées progressivement, surtout lorsque la gravité des guerres maritimes qu'eut à soutenir la France lui eut fait regarder le service des corsaires comme un auxiliaire puissant.

Les anciennes ordonnances de 1400 et 1517 attribuent à l'amiral le dixième de toutes les prises et gains de mer.

Dans ces temps là les navires étaient équipés et approvisionnés par des advitailleurs, qui avaient droit,

d'abord au quart du produit de toutes les prises, déduction faite du dixième pour l'amiral, plus la moitié du restant; l'autre moitié était accordée aux mariniers ainsi que la dépouille des prisonniers, y compris l'or et l'argent jusqu'à la somme de dix écus.

Ordonnance de 1672 : Le dixième de l'amiral est prélevé d'abord, ensuite les frais de justice, le restant est divisé en trois parties égales allouées : la première au propriétaire du vaisseau, la seconde aux armateurs, et la troisième à l'équipage.

Mais si le bâtiment preneur appartient au Roi, tout le produit de la prise est adjugé au Roi, déduction faite du dixième de l'amiral et des frais de justice.

Une ordonnance de la même année, porte que les corsaires ennemis pris par les bâtimens français, quels qu'ils soient, leur appartiendront entièrement, et qu'il leur sera payé en outre 500 livres de gratification pour chaque pièce de canon.

1681 : « Le dixième de toutes les prises faites en mer ou sur les grèves sous commission et pavillon de France appartient à l'amiral.

« Si on ne peut reconnaître à qui appartient la prise, elle reste en dépôt un an et un jour, après quoi elle est considérée comme épave de mer et partagée entre le Roi, l'amiral et les armateurs.

« Sera prise avant partage la somme des frais de déchargement et garde du vaisseau ; après la déduction de ces frais, le dixième sera délivré à l'amiral ; les

frais de justice seront pris sur le restant, qui sera ensuite partagé entre les intéressés. »

1692 : Le Roi voulant exciter l'émulation chez les officiers et les matelots de sa marine, et prévenir le fait de pillage, leur accorde un dixième sur le restant net du produit des prises, toujours déduction faite des frais et du dixième de l'amiral.

Duquel dixième, un quart est alloué au capitaine, un autre quart aux officiers, et le restant aux gardes de la marine, matelots et soldats.

Les portions sont réparties ainsi qu'il suit : du quart alloué à l'état-major, quatre parts au second, trois au lieutenant, deux à l'enseigne ; à l'aumônier, au chirurgien et à l'écrivain, chacun une.

Une ordonnance de la même année accorde aux capitaines de vaisseaux armés en course 2000 livres pour chacun des paquebots allant d'Espagne en Hollande qu'ils prendront.

1694 : Le cinquième des prises faites, par des particuliers, avec des bâtimens frêtés par le Roi, appartient au Roi, déduction faite du dixième de l'amiral, et à charge par lui d'approvisionner et de réparer le vaisseau capteur.

Mais, l'année suivante, cette disposition ayant porté le découragement parmi les intéressés, le Roi renonça à ce cinquième des prises, dont le produit net, c'est-à-dire, déduction faite du dixième pour l'amiral, des frais de justice, de radoub et de remplacemens, fut

partagé entre lui, les armateurs et l'équipage capteur.

1695. Sur le revenu net des prises faites par les vaisseaux qui vont aux Indes, le cinquième est pris par préciput, pour être distribué aux officiers et équipages des vaisseaux de guerre de S. M., et le surplus du provenant des dites prises est ensuite partagé entre les bâtimens de S. M. et ceux de la compagnie des Indes.

Le partage des prises faites en société de plusieurs corsaires est basé sur les proportions suivantes :

Pour chaque pied de quille.....	1	part.
3 livres de balles.....	1	
3 pierriers.....	1	
chaque homme.....	1	
2 mousses.....	1	

1714. Arrêt du 24 septembre qui alloue à la compagnie des Indes le dixième de toutes les prises faites au delà du cap de Bonne Espérance.

1743 : Louis XV voulant simplifier les procédures des prises, et encourager les armateurs en course, sur l'offre de l'amiral duc de Penthièvre, ordonne que le dixième des prises pour l'amiral sera pris sur le bénéfice net revenant aux armateurs, et non préalablement, comme par le passé.

1748 : Une déclaration du 5 mars porte suspension du droit de l'amiral sur les prises, et autres encouragemens pour la course.

Ce dixième de l'amiral fut suspendu de nouveau le

15 mai 1756, et enfin supprimé à perpétuité par édit du mois de septembre 1758.

Indépendamment de la suppression du dixième pour l'amiral, il est accordé des gratifications aux équipages armés en course, pour chacune des prises qu'ils font en raison du nombre de canons de ces prises.

Arrêt du 5 novembre 1748, portant que les bâtimens repris par l'ennemi, et recapturés ensuite sur eux, appartiennent en entier au dernier preneur.

1756 : Il est accordé aux officiers et matelots des bâtiments de l'Etat le tiers du produit net des prises de vaisseaux marchands, sauf à leur accorder plus grande part, selon les circonstances.

Il leur est accordé en outre, sur le trésor, des gratifications proportionnées à l'importance de la prise.

Pour les vaisseaux et frégates de guerre, il est payé aux officiers et matelots capteurs, toujours indépendamment du tiers sur le net de la prise, 300 livres pour chaque canon de 4 et au dessus, jusqu'à 12 livres : 450 livres pour chaque canon de 12 et au dessus.

Ces gratifications sont augmentées d'un quart en sus, lorsque les dits vaisseaux et frégates ont été enlevés à l'abordage.

La répartition du produit des prises est réglée ainsi qu'il suit :

Au commandant, un quart.

Aux officiers de l'état major, un quart.

A l'équipage, deux quarts.

Le quart revenant à l'état major est ainsi partagé.

Au capitaine de vaisseau..... 4 parts.
A chacun des lieutenans de vaisseaux. 3
A chacun des enseignes..... 2
A l'écrivain du roi..... 2
A l'aumônier et chirurgier major..... 1
Au commissaire de marine..... 4
A l'écrivain principal..... 3
A l'aide de port..... 1

La moitié revenant à l'équipage est partagée ainsi qu'il suit :

Premier maître, capitaine d'armes, pilote et maître canonnier..... 4 parts.
Gardes de la marine et officiers-mariniers. 3
Officiers non mariniers, commis du munitionnaire, domestiques..... 2
Bouchers, boulangers, matelots et soldats. 1
Mousses..... 1/2

1760 : Il n'est accordé qu'une part de prise aux domestiques.

1778 : Déclaration du 24 juin, augmentant les gratifications accordées précédemment aux armateurs en course, l'Etat ne se réservant plus aucune portion sur les prises.

Les salaires et parts de prise des matelots déserteurs des corsaires appartiennent moitié aux armateurs, moitié aux équipages.

Les corsaires armés en course, attachés aux escadres, jouissent des mêmes parts de prise que les bâtimens de ces escadres.

Les prises que les corsaires font isolément leur appartiennent en entier.

1793. Décret du 13 janvier : La totalité du produit des prises appartient à l'équipage preneur, et sa répartition a lieu de la manière suivante :

A l'officier-général	7 parts.
Au capitaine de vaisseau commandant une division	6
A l'officier commandant	5
Aux officiers	4
Aux maîtres	3
Aux seconds maîtres	2
Aux quartier-maîtres	1 1/2
Aux matelots	1
Aux novices	3/4
Aux mousses	1/2

9 ventôse an IX : Il est accordé aux équipages capteurs la totalité du produit des prises consistant en bâtimens de guerre, et les deux tiers du produit de celles consistant en navires de commerce ou corsaires.

ARMEMENS EN COURSE, RANÇONS.

La nécessité de la guerre permet d'armer en course ; mais un corsaire n'est légitime qu'autant qu'il est auto-

risé par des lettres de marque de l'Etat qui l'emploie à son service.

Pour donner aux armemens en course toute l'extension désirable, le gouvernement a été obligé de concéder de grands avantages aux armateurs; mais il a dû en même temps prévoir et empêcher par tous les moyens possibles l'abus qu'auraient pu faire de leur force armée des particuliers, souvent excités par le seul appât du gain, et c'est aussi de cette prévision qu'ont surgi une foule d'arrêts, édits et ordonnances, sous Louis XIV et Louis XV.

Une ordonnance du 23 février 1674 porte que les armateurs en course donneront caution et certificateurs, et qu'en cas qu'ils se trouvent saisis de plusieurs pavillons, leur procès leur sera fait comme forbans.

Arrêt du 7 décembre 1675, réitérant la défense de relâcher en mer les prises faites sur les ennemis, en les faisant rançonner.

1692. Défense aux corsaires français de rançonner des bâtimens chargés de blé, pour des sommes très modiques, sous prétexte que ces bâtimens ne valent pas la dépense d'être amenés dans les ports.

1693. Défense aux corsaires ou armateurs de rançonner aucun bâtiment chargé de blé.

1696. On détermine les rançons que peuvent faire les capitaines des bâtimens armés en course, et, pour les traiter favorablement, il leur est alloué les rançons au dessous de 1000 livres.

Peu de temps après, il fut permis aux capitaines des vaisseaux armés en course pour l'Amérique, d'y faire des rançons jusqu'à 3000 livres.

Un règlement du 27 janvier 1706, détermine la forme des billets de rançon, qui doivent être imprimés, à cause des abus et contrefaçons auxquels donnaient lieu les billets sur papier ordinaire.

9 juillet 1709. Le Roi voulant de plus en plus faciliter la course, et accorder de nouvelles grâces à ceux qui voudraient y prendre intérêt, diminue les droits d'entrée en faveur des marchandises prises en mer.

1756. Défense de prendre pour ôtages des rançons, des novices ou des mousses.

1776. Même défense que ci-dessus.

NEUTRALITÉ, DROITS DE REPRÉSAILLES.

On doit respecter la neutralité par ce principe, qu'il ne faut offenser qui que ce soit, si on veut être respecté.

« Le droit de la guerre ne peut, dans aucun cas, donner aux belligérants le droit d'arrêter en pleine mer les navires des nations neutres, de les visiter et de les confisquer. Les traités de commerce du dix-septième siècle ne gênent nullement le commerce des neutres, excepté toutefois dans le cas de transport à l'ennemi, d'armes, poudre de guerre et autres marchandises prohibées.

« Il serait également contraire à la justice de déclarer confiscables les marchandises appartenant à un neutre, chargées sur un bâtiment ennemi, avant la déclaration de guerre, ou avant qu'elle fût parvenue à sa connaissance, et par conséquent de punir des hommes qui ignoraient qu'ils fussent en faute. »

Ce cas a été pris en juste considération par le traité de 1677, conclu entre la France et l'Angleterre, qui fixe un terme avant lequel les effets des Anglais et des Français, chargés sur navires ennemis, ne pourront être confisqués.

Cependant la politique des gouvernemens, la déloyauté des uns, le droit de représailles des autres, ont souvent fait varier ou franchir les règles que le droit des gens semble avoir établies sur la neutralité.

Ainsi, un arrêt du 25 novembre 1688 ordonne la confiscation de tous les bâtimens hollandais qui se trouvaient dans les ports de France, parce que les Hollandais se préparaient évidemment, par les armemens extraordinaires qu'ils fesaient, à rompre avec la France. Le même arrêt prescrit la restitution aux Français de toutes les marchandises qui se trouveraient chargées, ou leur appartenant, sur les dits bâtimens hollandais.

Arrêt du 6 juin 1689, qui confisque au profit du Roi les bâtimens anglais et hollandais saisis dans les ports du royaume, le sieur de Ralingue, capitaine des vaisseaux du roi, ayant pris un bâtiment anglais chargé

pour le compte de la Hollande, avec qui nous avions la guerre.

Les passeports accordés aux vaisseaux ennemis par des princes neutres sont regardés comme nuls, quand il y a preuve que le navire pour lequel le passeport a été expédié n'était alors dans aucun des ports du prince qui l'avait accordé.

1696 : Tout vaisseau échoué qui sera de fabrique ennemie, ou qui aura eu originairement un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre, et sera confisqué en entier au profit du Roi, s'il n'en a pas été fait une vente par devant les officiers publics qui doivent passer ces sortes d'actes, et si le dit acte de vente ne se trouve à bord.

Le traité des Pyrénées arrête que les marchandises saisies sur un bâtiment ennemi sont confiscables, n'importe à qui elles appartiennent, tandis que les marchandises ennemies chargées sur un vaisseau neutre ne peuvent être confisquées.

« Ce double principe, que le pavillon ennemi entraîne la condamnation de tout ce qu'il couvre, tandis que le pavillon neutre en fait la garantie, fut maintenu jusqu'en 1681, où il fut déclaré que tout navire chargé d'effets appartenant aux ennemis, et toutes les marchandises chargées sur un bâtiment ennemi, seraient également de bonne prise. »

Le droit de représailles est un droit naturel qui a toujours dû être reconnu.

Ainsi, un arrêt du 1er juin 1702 déclare bonnes les prises faites sur les Anglais et les Hollandais, quoi qu'elles n'eussent pas été précédées par une déclaration de guerre, et seulement pour droit de représailles, les dits Anglais et Hollandais ayant commis sur nos bâtimens de commerce plusieurs actes d'hostilité.

Le 29 juin 1778, il fut accordé des lettres de représailles aux armateurs de onze navires, pris illégalement par les Anglais, sous prétexte qu'ils portaient des munitions en Amérique, par lesquelles lettres de représailles il est permi aux armateurs de prendre sur les biens des Anglais j'usqu'à concurrence de la valeur des onze bâtimens.

Décret du 9 mai 1793 : « Considérant que le pavillon des puissances neutres n'est pas respecté par les ennemis de la France, ordonne d'arrêter et de prendre tous les navires neutres chargés de marchandises pour l'ennemi. »

Les marchandises appartenant aux ennemis sont déclarées de bonne prise, et confisquées au profit des preneurs ; celles appartenant à des neutres, mais chargées pour des ports ennemis, sont payées sur le pied de leur valeur dans le lieu pour lequel elles étaient destinées, après quoi les navires neutres sont relâchés et indemnisés de leur retard.

DROITS IMPOSÉS SUR LES PRISES.

Les prises maritimes, soit qu'elles aient été le résultat d'une entreprise particulière de plusieurs intéressés, soit qu'elles aient été la conséquence des chances encourues par la force armée du gouvernement, n'en ont pas moins dû être soumises à divers droits.

Droits des douanes.

Droits du gouvernement.

Droits de la caisse des invalides.

Une ordonnance de 1682 eut à régler les difficultés survenues entre les marchands et autres particuliers qui achetaient les marchandises trouvées dans les navires pris en mer par les vaisseaux du Roi, et le fermier général des fermes unies, pour raison des droits d'entrée et de sortie des dites marchandises.

1689. Les marchandises provenant des prises faites par les armateurs français sur les ennemis, ainsi que les sucres étrangers provenant de ces prises, payaient un certain droit d'entrée, pour ne pas nuire aux raffineries du royaume et des colonies.

1690, 29 mai. Il est adjugé à l'hôpital de Saint-Malo un denier par livre du produit des prises, pour secourir les matelots blessés sur les vaisseaux armés en course, dont l'accroissement obérait les revenus de l'établissement et empêchait de les bien soigner.

1691, 26 février. Il est prescrit l'imposition de trois deniers par livre sur le provenu de toutes les prises me-

nées dans les ports de Bretagne, pour le rachat des matelots esclaves à Alger.

1697. Défense à l'amirauté de rompre les scellés apposés sur les écoutilles des prises par les commis des fermes, qu'en la présence des dits commis et de l'inspecteur des manufactures; inobservance qui avait été commise.

9 juin 1706. Les trois deniers par livre du produit des prises, destinés au paiement de la demi-solde des estropiés ou veuves des marins tués en course, est prélevé après les frais nécessaires pour parvenir à la vente, et avant toute autre dépense.

1733. Les vacations des officiers de l'amirauté qui assistent aux procédures des prises, sont prélevées sur le produit des dites prises.

1760. Il est alloué aux invalides le tiers du produit net des prises dont le produit ne peut être réparti, à cause d'insuffisance, à moins cependant qu'il y en ait plusieurs de cette nature.

An IV. Les objets utiles au service de la marine, trouvés sur les prises, appartiennent à l'Etat, qui en rembourse la valeur.

An IX. Les sommes provenant des ventes des prises sont passibles d'une retenue de 15 centimes par 100 francs, au profit de la caisse des invalides.

CONSIDÉRATIONS ET REMARQUES.

Il y avait aussi à garantir, dans la législation des prises, les intérêts des armateurs et ceux des équipages, en prévoyant une foule de circonstances donnant lieu à des abus, ou pouvant en occasionner.

C'est dans cet esprit de précaution qu'ont été rendus les édits suivants :

1681. Il sera déposé au greffe de l'amirauté des échantillons des marchandises provenant des prises vendues, pour y avoir recours au besoin.

Défense d'amener les prises dans les ports autres que ceux de l'armement, excepté celles faites sous les Tropiques, lesquelles pourront être conduites à la Martinique.

1689, 20 juin. Sont déclarées nulles les ventes faites par quelques matelots, des parts qu'ils avaient dans les prises, lesquelles ventes étaient faites à leur grand désavantage : Il est ordonné cependant de rembourser aux acheteurs les avances qu'ils avaient faites, quoique un arrêt du 10 mai 1667, et un autre du 12 juin 1681, eussent défendu aux habitans de ne former aucune action sur la solde des matelots, si ce n'était pour loyer, subsistance et hardes, et annullé les ventes et marchés faits avec des gens de mer pour des parts de prise.

27 novembre. Il est prescrit aux armateurs de payer les parts de prise aux matelots quinze jours après que les dites prises auront été déclarées bonnes.

1693, 5 mai. Défense aux commissaires de la marine de prendre aucune part ni intérêt dans les bâtimens armés en course, attendu que les commissaires, dans ce cas, favorisaient les corsaires sur lesquels ils avaient intérêt.

Il est réglé les avances à payer par les armateurs, aux officiers et matelots des bâtimens armés en course, sur leurs parts de prise, attendu que les exigences de ces équipages gênaient les armateurs.

1704. Défense aux officiers de l'amirauté de faire charger et décharger les marchandises des prises relâchant dans un port, sous le prétexte de bien en reconnaître la valeur et d'en empêcher l'altération.

1705, 13 mai. Il est ordonné de se saisir des vaisseaux qui se seront rançonnés, jusqu'à ce qu'ils aient payé la rançon, attendu que plusieurs armateurs laissaient croupir dans les prisons de Hollande plusieurs matelots, faute à eux de payer la rançon convenue.

1708, 18 avril. « S. M. étant informée que plusieurs particuliers réclamaient des prises faites en mer, sans aucun pouvoir des propriétaires au nom desquels ils faisaient ces réclamations, et dans le dessein seulement de s'attirer des commissions, ou par d'autres vues d'intérêt, ce qui retardait le jugement des prises et empêchait que les armateurs n'en tirassent toute l'utilité dé-

sirable, fait expresse défense à toutes sortes de personnes de réclamer aucune prise faite par les vaisseaux de guerre, et ceux des armateurs particuliers, ni faire aucune procédure sans être au préalable porteurs de procurations en bonne forme, à peine de 1000 livres d'amende. »

1709. A cette époque, un grand nombre d'arrêts et ordonnances attestent le pillage des prises et le jet à la mer de leurs papiers.

1778. On peut vendre provisoirement les effets des prises sujets à dépérissement, et même toutes les marchandises, sans attendre le jugement, pourvu que, d'après les pièces trouvées à bord, elles aient été jugées ennemies.

An IV. Il ne peut s'écouler plus de trois mois entre l'arrivée de la prise et sa répartition, à défaut de quoi on paie des à-comptes provisoires.

An IX. L'équipage nomme ses fondés de pouvoirs pour le représenter dans les ports où les prises abordent.

1806. Lorsque deux ou plusieurs corsaires, sans être unis par aucune société, auront fait concurremment une prise, le produit en sera partagé entre eux, à proportion du calibre des canons, caronades et obus dont chaque corsaire sera armé, et du nombre d'hommes composant l'équipage de chacun d'eux.

IIIe PARTIE.

ETABLISSEMENT DES INVALIDES.

JUSTICE A BORD DES BATIMENS DE L'ETAT.

ADMINISTRATION DES BATIMENS ARMÉS.

SOMMAIRE.

ÉTABLISSEMENT DES INVALIDES. — Introduction. – Historique. – Administration actuelle de l'établissement.

JUSTICE A BORD DES BATIMENTS DE L'ÉTAT. – Introduction. – De la police et discipline à bord des bâtiments. – Conseils de justice. – Conseils de guerre maritimes. – Réflexions et remarques.

ADMINISTRATION DES BATIMENTS ARMÉS. — Introduction.– Historique. – Considérations et remarques.

DU SERVICE DES COMMIS D'ADMINISTRATION SUR LES BATIMENS DE L'ÉTAT. — Introduction. – Service à l'armement. – Registres et imprimés divers.

DU PERSONNEL. — Embarquements. – Débarquements. – Mouvements et mutations. – Situations d'Équipage. –

Hôpitaux. — Absens et déserteurs. — Supplémens. – Avancement. – Solde et accessoires. – Paiemens. – Traitement de table. – De l'habillement. – Vente des sacs des déserteurs, etc. – Réclamations des marins. – Passagers. – Apostilles. – Prison.

Du Matériel. – Recettes. – Dépenses. – Observations.

Service des vivres. – État civil. – Prises maritimes. – Epaves. – Service dans les Colonies et en pays étranger. Service à l'embarquement en cours de campagne. – Service au désarmement. – Réflexions générales.

ÉTABLISSEMENT DES INVALIDES DE LA MARINE.

INTRODUCTION.

L'établissement de la caisse des invalides de la marine, créé par Colbert en 1689, et après plusieurs essais définitivement organisé en 1720, garantit tant d'intérêts divers, par son caractère de prévoyance et de grandeur, qu'il n'a point d'égal en Europe.

La caisse des invalides est la propriété des marins; elle ne coûte rien à l'Etat pour son entretien; ainsi par cet établissement tontinaire, sans être à charge au trésor public, les marins pourvoient eux-mêmes à leur retraite, par des retenues exercées sur leur traitement d'activité, et à l'aide de diverses dotations.

« La loi du 22 vendémiaire an II, tout en consacrant le principe de la propriété des marins, dépouilla la caisse de la dotation des 4 deniers par livre sur les dépenses de la marine et des colonies; ce fut une injustice envers les marins du commerce, qui seuls alimentèrent la caisse, qui, d'ailleurs, privée de cette principale dotation, languit depuis. Pour prévenir sa ruine, on essaya de la réunir au trésor public; mais le remède fut pire que le mal et on revint bientôt de cette mesure. »

Du reste, un précis historique de cet établissement fera mieux connaître son importance, et les difficultés administratives qu'il y a eu à surmonter pour l'affermir sur les bases solides où il repose aujourd'hui.

HISTORIQUE.

Avant 1689, les matelots estropiés au service étaient entretenus dans des hospices aux frais de l'Etat; mais la formation de la marine ayant bientôt fait reconnaître l'insuffisance de cette ressource, on songea à lui donner de l'extension.

L'article 7 de l'ordonnance de 1689, arrête qu'il sera retenu 6 deniers par livre, par le trésorier général de la marine, ou ses commis, sur les fonds destinés au paiement des appointemens et tables des officiers généraux et particuliers, et sur la solde des équipages, pour servir à l'établissement des hôpitaux de marine. Telle est l'origine de l'établissement des invalides.

De 1689 jusqu'en 1703, cette retenue primitive put suffire à l'entretien des hospices; mais les besoins devenant de plus en plus pressans, on fut obligé d'augmenter ce revenu par de nouvelles dotations.

Un arrêt du 31 mars 1703 ordonne la lévée de 3 deniers par livre sur toutes les marchandises des prises, au profit des matelots estropiés sur les bâtimens armés en course.

Par l'article 14 de l'ordonnance 1712, il est accordé aux invalides de la marine les deniers et effets appartenant aux officiers-mariniers, matelots, passagers et autres, qui n'ont pas été réclamés dans les deux années qui suivent l'arrivée des vaisseaux; aussi la solde, dixième et portion d'intérêt qui peuvent appartenir aux équipages armés en course, lorsqu'ils n'ont pas été réclamés dans les deux années, à compter du jour de la liquidation des prises.

Un édit de 1720 confirme ces dispositions, et fait don, en outre, aux invalides, de la part du Roi dans les naufrages non réclamés, et non compris, cependant les effets appartenant aux morts sans tester, en cou. ; de campagne, qui reviennent à l'amiral.

Dans cette même année on dote de nouveau les invalides de la retenue des 6 deniers par livre sur les gages des gens de mer et matelots employés au service des négocians, ainsi que sur le produit des prises, et de celle de 4 deniers par livre sur toutes les dépenses de la marine, telles que solde, pensions, approvisionnemens, etc.

Ces bonnes dispositions achevèrent de fortifier la base de l'établissement.

1722 : Les deux tiers de tous les effets des gens de mer décédés à bord des bâtimens de l'Etat et des navires armés en course, sans héritiers, et sans tester, qui étaient précédemment attribués à l'amiral, sont désormais alloués à la caisse des invalides.

1769 : Allocation à la caisse du tiers du produit net des prises qui ne peuvent être réparties.

L'ordonnance de 1791 donne à la caisse des invalides un notable degré de force et d'accroissement en la séparant de celle des autres pensions accordées par l'Etat. La rente viagère de 120 mille livres sur la tête du Roi est déclarée perpétuelle, et payable tous les ans, par le trésorier public, à la caisse des invalides.

Les revenus casuels de la caisse, à cette époque, sont :

1° 4 deniers par livre sur toutes les dépenses de la marine.

2° 6 deniers par livre sur les gages des marins employés par le commerce, et sur les bénéfices de ceux qui naviguent à la part.

3° Un sou par livre du produit net des prises faites par les corsaires.

4° 6 deniers par livre de la totalité, et le tiers du produit net, de toutes les prises faites par les bâtimens de l'Etat.

La caisse des invalides payait un grand nombre de pensions à des individus étrangers au service de la marine, l'ordonnance de 1791 les supprime et organise l'administration de cet établissement qui jusqu'alors avait été incomplète.

Il est créé un trésorier des invalides à Paris, et dans chacun des ports, lesquels sont en même temps caissiers des gens de mer.

Le mode de comptabilité à suivre est réglé.

Il est déclaré « que la caisse des invalides de la marine est un dépôt confié, sous les ordres du Roi, au ministre, qui ne peut sous peine de responsabilité en intervertir la destination.

Mais deux ans après, 1793, soit par la diminution naturelle de ses revenus, soit par suite de mauvaise gestion, l'actif de la caisse ne s'élevait plus qu'à 2,500,000 livres. Cet état alarmant réclamait une prompte détermination. On fit observer que le mode d'alimentation de cette caisse était vicieux en ce qu'il variait suivant les dépenses de la marine. Sur ces motifs et autres semblables, la retenue des 4 deniers par livre sur les dépenses fut supprimée, et tous les fonds et revenus postérieurs de la caisse des invalides furent versés au trésor national, qui les porta en recette aux intérêts de cinq pour cent.

9 prairial an II : La masse commune des gens de mer et invalides de la marine, est créditée sur le grand livre du produit des rentes ou intérêts qui lui sont dûs par la nation.

Le corps législatif accorde des fonds pour les pensions des gens de mer.

Mais ce mode d'administration, indirectement attentatoire aux droits de propriété, ne pouvait subsister long-temps ; il avait d'ailleurs le grave inconvénient d'entraver la remise des fonds dans les caisses des ports et de retarder le paiement des pensions. Aussi un décret de l'année suivante, 9 messidor an III, sépare la caisse

des invalides de la trésorerie nationale, laquelle restitue les fonds, valeurs et effets que cette caisse lui avait versés l'année précédente.

A la faveur de cette restitution, la caisse eut bientôt repris son ancienne importance; ses revenus éventuels comprirent les arrérages des inscriptions sur le grand livre et la rente perpétuelle sur la république, provenant des capitaux formés du produit de ses économies; ses revenus mobiles furent composés de la retenue de six deniers par livre sur les salaires des marins du commerce, des sommes non réclamées, salaires des déserteurs, et produits d'inventaires, bris et naufrages.

Cependant cette heureuse réorganisation ne produisit pas tous les résultats qu'on avait espéré, la dotation des quatre deniers par livre sur les dépenses de la marine n'ayant pas été rétablie, les recettes furent insuffisantes et le déficit annuel de la caisse, en vendémiaire an VI, s'élevait à 960,120 francs.

Les pensionnaires, à cette époque, étaient dans la plus profonde misère, parce qu'ils recevaient les trois quarts de leurs pensions en bons de la trésorerie, « signe monétaire seulement employable en achat de biens nationaux, et pas assez divisible pour acquérir les objets de première nécessité. »

Il fut alors proposé de payer l'arrérage des pensions en métallique, et la retenue des quatre deniers par livre sur les dépenses de la marine et des colonies fut rétablie et exercée jusqu'au 9 germinal an IX, époque à laquelle

elle fut remplacée par celle du trois pour cent, sur toutes les dépenses et montant de fournitures.

C'est aussi en l'an IX qu'a été établie la retenue, au profit de la caisse, de 15 centimes par 100 francs, sur le produit de la vente des prises et des naufrages.

Dans le courant de l'année 1810, la caisse des invalides fut l'objet de nouvelles attaques, tendant à la distraire des attributions du ministère de la marine.

Un décret du 13 août 1810 porte que le caissier des invalides est agent du trésor public; qu'en cette qualité il doit rendre en même temps compte de ses recettes et de ses dépenses au ministre de la marine et à celui du trésor public.

Il lui est en conséquence alloué un budget annuel pour ses dépenses, et il lui est enjoint de tenir constamment à la disposition du ministre de la marine, pour travaux extraordinaires ou achats pressés, un million, sauf remboursement.

Ces dispositions furent le prélude de l'ordonnance du 12 décembre 1814, qui accordait la moitié du produit des prises, bris et naufrages à la caisse des invalides de la guerre. Cette subvention fut heureusement supprimée en 1816, où l'établissement fut de nouveau posé sur les bases de 1791.

Extrait de l'Ordonnance du 29 mai 1816.

« S. M. considérant que la caisse des invalides de la marine avait été dépouillée des capitaux et revenus qui étaient sa propriété, que les uns et les autres avaient

2° Caisse des gens de mer.

3° Caisse des invalides.

« La caisse des prises reçoit le produit des captures faites par les vaisseaux du Roi et les corsaires, et verse dans les mains des armateurs les sommes qui leur reviennent lorsque les liquidations ont été arrêtées.

« La caisse des gens de mer est celle des trois caisses qui doit exciter plus particulièrement l'attention des administrateurs, elle reçoit le dépôt de toutes les sommes dûes aux marins absens; ce dépôt, fait à leur insu pendant de longues absences, doit être publié à domicile par des affiches et des publications réitérées. C'est une tutelle bienveillante à exercer constamment à leur égard.

« Cette caisse reçoit donc le versement de toutes les parts revenant aux états-majors et équipages des bâtimens capteurs, la solde des absens, les successions maritimes, et généralement toutes les valeurs qui, étant la propriété des marins, ne pourraient être recueillies par les intéressés eux-mêmes, le produit des bris et naufrages, etc.

« Pendant les deux premières années qui suivent le dépôt, on satisfait directement à toutes les réclamations en portant sans retard ni frais les produits au domicile des parties, après quoi les sommes qui n'ont encore été l'objet d'aucune revendication, passent dans la caisse des invalides.

« La caisse des invalides complète et domine tout l'établissement.

« On a vu que cet établissement, considéré d'abord comme tontine, ne s'est pas seulement alimenté sur les salaires des marins, et que le Roi voulut bien, dès son origine, contribuer à en augmenter les revenus, par des subventions prises sur le trésor royal. »

Voici quelles sont les dotations qui composent actuellement ses revenus :

1° 3 centimes par franc sur toutes les dépenses de la marine et des colonies.

2° Droits établis sur les armemens du commerce, ainsi qu'il suit :

Sur les gages des marins navigant à salaires, 3 centimes par franc.

Sur les bénéfices de ceux navigant à la part, capitaines, maîtres ou patrons, 1 fr. 80 cent. par mois.

Officiers-mariniers, 90 centimes.

Matelots, 40 centimes.

3° Le décompte entier des déserteurs des bâtimens de l'Etat, et la moitié de ceux du commerce.

4° Le produit non réclamé des successions des marins, en solde, parts de prise, etc.

5° La totalité du produit non réclamé des bris et naufrages.

6° 2 et demi pour cent du produit brut des prises quelconques.

7° Demi pour cent du même produit, en faveur du caissier des prises.

8° Le tiers du produit net des corsaires, bâtimens et cargaisons pris sur le commerce ennemi.

9° 5 pour cent du produit net des prises faites par les corsaires.

10° Plus value des feuilles de rôles, délivrées pour les armemens des bâtimens de commerce.

11° Produit des amendes et confiscations légalement prononcées pour contravention aux lois et règlemens maritimes.

12° Produit des prises qui ne peuvent être réparties.

13° Arrérages des rentes, appartenant à la dite caisse, sur le grand livre de la dette publique.

14° Revenu des autres placemens provenant de ses économies.

15° Retenue à exercer, en cas de congé, aux officiers militaires et civils, et autres agens de la marine.

On conçoit que la haute administration de cet établissement a réclamé constamment une prévision infinie pour maintenir l'équilibre entre les recettes et les dépenses. C'est dans cet esprit de conservation qu'en 1801, toutes les pensions à payer sur la caisse des invalides, excédant 600 francs, recevaient cet excédant du trésor public.

Au 1er octobre 1817, la liste de pensionnaires à la charge de la caisse des invalides, portait 19,298 individus recevant ensemble 4,837,491 francs.

Un décret du 11 février 1809 avait soumis les comptes de la caisse à l'examen de la cour des comptes; mais en 1825, le ministre Comte de Chabrol, ayant exposé au Roi qu'une institution aussi importante ne saurait être entourée de trop de garanties, il fut créé une commission supérieure composée de cinq membres, chargée de surveiller les recettes et les dépenses de la caisse.

Les comptes annuels de la dite caisse destinés à la cour des comptes, sont soumis à l'examen préalable de cette commission.

Je ne pourrais du reste donner une idée plus complète de l'administration de l'établissement des invalides, qu'en reproduisant ici textuellement la dépêche du 25 août 1833.

Paris, le 25 août 1833.

« Monsieur, vous savez que, d'après les lois des 25 mars 1817, 15 mai 1818, et 2 août 1829, l'établissement des invalides de la marine est tenu, chaque année, de faire imprimer et distribuer aux chambres trois documents, savoir :

« 1° Le compte administratif des services *Prises*, *Gens de mer* et *Invalides*, précédé d'un rapport au Roi, et accompagné du rapport annuel de la commission supérieure, lequel fait connaître, entre autres choses, si ce compte est d'accord avec le compte financier rendu sur pièces par le trésorier général de l'établissement;

« 2° Le budget de la caisse des invalides, ou tableau présentant le double aperçu de ses ressources et de ses charges probables pour l'exercice prochain;

« 3° L'état nominatif des pensions de toute nature accordées sur les fonds des invalides, dans l'intervalle du 1er janvier au 31 décembre de l'année qui vient d'expirer.

« Sur ces trois documents parlementaires, les deux premiers, c'est-à-dire le compte de 1831 et le budget de 1834, vous ont déjà été adressés; je complète l'envoi en vous transmettant avec la présente exemplaires de l'état nominatif des pensions réglées en 1832.

« Pour connaître quelle a été la marche de l'établissement, pour apprécier sa situation actuelle, et prendre une idée de son avenir, il faut, après avoir examiné chacun des trois documents en particulier, considérer les faits qui ressortent de l'ensemble.

« Cette étude étant un devoir pour les administrateurs de la marine ainsi que pour les trésoriers, je me propose ici de leur faciliter les moyens de le remplir avec fruit.

« Dans ce but, il me suffira de dire quelques mots sur la liste; ensuite je passerai au compte, et je terminerai par le budget.

LISTE DES PENSIONS RÉGLÉES EN 1832.

« La liste, dressée dans la forme ordinaire, est précédée d'une note qui présente en regard les admissions et les extinctions de l'année 1832. On y trouve une décomcomposition du personnel pensionné, par corps et par

grade ; et, dans un autre tableau, ce personnel est classé en catégories, sous le rapport de la quotité des pensions et de l'âge des pensionnaires.

« La comparaison de ces détails statistiques avec ceux que fournissait la liste de l'année précédente suggère plusieurs remarques.

« La première est que, balance faite des admissions nouvelles avec les extinctions dont le choléra avait pourtant élevé d'une manière funeste le résultat en 1832, l'effectif des pensionnaires s'est trouvé, à la fin de l'année, plus fort de cinq cents personnes..

« En second lieu, nonobstant cet accroissement de l'ensemble, le nombre des personnes de soixante ans et au dessus a décru comparativement à 1831.

« Troisièmement, et sous le point de vue financier, le total des pensions inscrites au 1er janvier 1832 a dépassé de près de 400,000 francs la masse de celles qui figuraient sur la matricule générale au commencement de 1832. Cette augmentation, quant à la dépense, rapprochée de l'accroissement, quant au nombre, est excessivement forte. Elle s'explique en grande partie par cette circonstance que, dans la plupart des classes, chaque admission réglée d'après la législation nouvelle a pris à la caisse commune depuis 25 pour 100 jusqu'à 100 pour 100 de plus que ne lui a rendu l'extinction analogue (1).

(1) Ainsi par exemple, les lieutenants de vaisseau pensionnés avant

«Le second document dont nous avons maintenant à nous occuper comporte des explications assez étendues.

---

l'ordonnance du 25 octobre 1822, avaient obtenu au maximum 1,200 f. et parmi les officiers du même grade mis en retraite à la suite de l'ordonnance organique du 31 mars 1831, un certain nombre ont obtenu, par la combinaison de ce qui a été considéré comme *droits acquis* avec l'augmentation du *nouveau tarif*, jusqu'à 2,400 francs de pension : d'où il suit que chacune de ces admissions a suffi pour absorber les fonds de deux extinctions analogues.

En apparence, la suppression du privilège précédemment accordé aux corps spéciaux aurait dû exonérer la caisse commune d'une partie de ses charges. Le fait est cependant que, si l'on excepte un grade (celui de capitaine de vaisseau), il est arrivé que l'élévation du tarif combiné avec la prime du cinquième en sus après douze ans de grade, que tout le corps a trouvé avantage dans la substitution de la loi du 18 avril 1831 à l'ordonnance du 25 octobre 1822. Cet avantage est considérable aussi pour les corps qui ne participaient pas dans la marine au bénéfice de ladite ordonnance. D'un autre côté la maistrance a infiniment gagné aux dispositions nouvelles. Enfin, comme le maximum des différents grades a été élevé par le dernier tarif, les pensions des veuves qui se proportionnent à ce maximum ont été généralement bonifiées de 25 pour cent.

Voilà les faits. Leurs conséquences légitimes, quelque onéreuses qu'elles soient, doivent être franchement acceptées et l'ont toujours été. Mais les esprits réfléchis comprendront à quel résultat on arriverait dans un avenir peu éloigné, si l'entraînement d'une vaine popularité, si la molesse et le relâchement venaient à gouverner cette partie des affaires. Dans le nombre, il en est de fort délicates, nommément celles qui se rapportent aux demandes de pensions pour blessures ou pour *infirmités*, sortes de cas pour lesquels la législation antérieure n'accordait que des allocations temporaires et toujours subordonnées au résultat des visites

COMPTE DE 1831.

Service *Prises*.

« Ce service, dont l'importance est très-grande en temps de guerre, exige, même après une longue période de paix, la vigilance et les soins actifs de l'administration.

« A d'anciennes faillites, à des contestations engagées devant les divers tribunaux dans l'intérêt des équipages capteurs, se joignent les suites de plusieurs traités politiques, les liquidations à poursuivre auprès des différentes branches de l'administration publique, etc. etc. Et ce résidu, alimenté d'ailleurs par les captures journalières des bâtiments saisis sous la prévention de piraterie ou de contravention aux lois prohibitives de la traite des nègres, présente une masse d'affaires contentieuses d'une solution fort difficile.

« Presque toutes ces affaires aujourd'hui se trouvent ramenées à l'administration centrale. J'ai ordonné dans mes bureaux que l'on continuât de s'en occuper avec

---

périodiques. Chacun doit se dire que telle expression de condescendance insérée dans un certificat, dans un acte accessoire fait au dehors, serait en soi fort blâmable, parce qu'elle ne peut être aucunement vérifiée ici par les liquidateurs, et qu'elle tendrait, malgré la pureté de leurs vues, à vicier leurs propositions. C'est donc un devoir d'honneur pour tous les administrateurs appelés à intervenir directement ou indirectement dans les affaires relatives aux pensions, d'y procéder avec la plus grande austérité.

beaucoup d'activité ; et je renouvelle ici la même recommandation aux ports qui ont encore à suivre directement un petit nombre de litiges analogues. Quoi qu'il en soit, le solde du service *Prises* qui, à la fin de 1830, était de 1,642,899 francs 54 centimes, s'est trouvé, à la fin de 1831, et malgré des recettes assez importantes effectuées dans le cours de l'année, réduit à la somme de 1,474,526 francs 62 centimes. C'est le chiffre le plus bas où soit descendu, depuis 1813, la solde de cette caisse.

«Des efforts ont eu lieu, vous le savez, pour détruire le système qui sert de base à la gestion des prises. D'un côté une corporation aurait voulu se ménager de lucratives commissions en s'immisçant dans les ventes qui se font sans frais par l'intermédiaire de l'administration de la marine (1). D'autres propositions tendaient à substituer en principe, pour l'ensemble de ce service, les agents du ministère des finances aux agents du département de la marine. Ces tentatives diverses, si manifestement contraires aux intérêts des hommes de mer, ont été repoussées avec force et finalement avec succès. Peut-être essaiera-t-on de les renouveler, sinon sous la même forme, du moins par d'autres voies indirectes; dans ce cas, l'administration non-seulement me rendrait compte du conflit, mais

(1) Les Commissaires priseurs. — Circulaire du 20 avril 1832, N° 64.

elle aurait soin de maintenir avec fermeté, de quelque part que les prétentions pussent venir, la pleine et entière exécution des lois et règlements qui lui confèrent *exclusivement* le droit de gérer les prises, et aux caisses de l'établissement le droit d'en recevoir et garder les produits jusqu'à leur répartition.

Service *Gens de mer*.

« Le mouvement du service *Gens de mer* s'est maintenu en 1831 dans les proportions ordinaires, qui sont de 4 à 5 millions à la recette et d'environ pareille somme à la dépense. Des réclamations m'ont été plusieurs fois adressées sur les délais que paraîtraient éprouver les payements des délégations et des décomptes de solde pour lesquels on a recours à la voie des remises. J'ai fait examiner si ces délais pouvaient être attribués en partie à quelque défectuosité dans le mécanisme de l'établissement. Il a paru que la cause tout entière en était ailleurs. Ce n'est pas le lieu de m'étendre sur ce sujet. Je me bornerai à dire que j'accueillerai avec intérêt les observations et les vues qui pourraient m'être soumises dans le but d'accélérer le mouvement des fonds passant par la voie des remises, sans affaiblir, bien entendu, les garanties d'ordre et de sécurité que présente le mode actuellement en vigueur.

« Indépendamment des remises, il existe en dehors du service *Gens de mer* (comptes acessoires) un moyen

de faciliter au personnel de la marine le transport des sommes de mille francs et au dessous.

« Cet avantage, que les hommes de mer doivent à l'existence de leur caisse spéciale, les dispense d'avoir recours à la poste ; et de là trois immunités : 1° point de dérangement ; 2° aucun frais, tandis que la taxe exigée par la poste est de 5 pour cent du montant de l'envoi ; 3° au lieu de la perte du capital même, en cas de non-réclamation dans un temps donné (1), jamais de prescription, et payement à bureau ouvert dans tous les temps.

« Quoi qu'il en soit, comparativement aux années antérieures, le service des traites pour fonds versés a pris de l'extension. Si dans ce résultat il était possible de voir seulement le signe probable de plus d'activité, de plus d'économie, et en un mot d'une aisance plus grande chez les hommes de mer, jointe à une meilleure entente de leurs intérêts, je serais tout à fait heureux du développement qui s'est manifesté ; mais il est à craindre, a-t-on dit, qu'il ne s'y soit mêlé parfois, dans certaines localités, un peu de complaisance pour des tiers étrangers au département. Sans vouloir approfondir davantage, quant à présent, cette indication, je recommande expressément aux agents appelés à diriger ou surveiller cette partie du service,

---

(1) Loi du 31 janvier 1833.

de ne point accorder de traites en échange de numéraire à d'autres personnes qu'à celles du département de la marine agissant pour elles-mêmes. Quiconque aurait fait à cet égard des déclarations reconnues inexactes devra être considéré comme s'étant exclu lui-même du droit de participer au bénéfice d'une facilité dont il aurait fait abus.

« D'après le règlement du 15 février 1813, intervenu pendant l'incorporation de la caisse des invalides au trésor, toutes les pièces de la comptabilité du service *Gens de mer* devaient, à la fin de l'année, passer purement et simplement des mains du trésorier entre celles du commissaire de l'inscription maritime, et rester classées au bureau de cet administrateur, qui vérifiait *seul*, dans ce système, les éléments du compte annuel dressé par le comptable en sa qualité de caissier des gens de mer. L'instruction du 2 août 1825, confirmée par le règlement du Roi du 30 septembre 1829, a notablement augmenté les garanties du système établi sous le régime du trésor, en statuant que tous les trois mois le commissaire des classes adresserait momentanément au port chef-lieu les pièces justificatives du service *Gens de mer*, pour y être soumises à la vérification de l'inspecteur et du chef maritime. J'ai la confiance qu'au moyen de cette double vérification il n'a pu s'introduire la moindre irrégularité dans la comptabilité du service *Gens de mer*. Je me réserve, au surplus, d'examiner s'il pourrait être utile et convenable de faire venir pas-

sagérement ici, comme cela s'est déjà pratiqué, les pièces justificatives des comptes d'un certain nombre de quartiers, désignés au hasard dans chacun des arrondissements maritimes.

Service *Invalides.*

« Ce service, le plus important de l'établissement, doit être considéré successivement quant à la recette et quant à la dépense.

« En ce qui touche la recette, le chiffre total de l'exercice 1831 n'est pas de beaucoup inférieur à celui de 1830; mais il y a de grandes dissemblances dans les éléments dont ce total se compose.

Prestation de 3 pour 100 sur les dépenses de la marine et des colonies.

« Une première différence en moins sur 1831 se rapporte à la prestation de 3 centimes par franc sur les dépenses de la marine et des colonies. Elle s'explique par l'élévation toute exceptionnelle des crédits qu'avait nécessités en 1830 l'expédition d'Alger. Toutefois la recette de 1831, pour cette nature de produits, a encore dépassé les proportions sur lesquelles on peut raisonnablement compter comme ressources permanentes, puisque l'année 1831 a encore obtenu de larges crédits pour le service extraordinaire. Ainsi la tendance, quant à cet objet, sera rétrograde, et c'est effectivement ce qu'ont prévu les budgets dressés pour les années subséquentes.

Retenues sur les gages des marins employés par le commerce.

« L'article qui vient immédiatement après est consacré au produit de la retenue sur les salaires des marins naviguant, soit à la paie, soit à la part sur les bâtiments du commerce, ou se livrant à la pêche. Comparativement à 1830, cet article présente une forte réduction (1) : elle était inhérente à l'état de langueur qui s'est manifesté après les événements politiques dans l'industrie maritime comme dans toutes les autres ; mais cette branche a repris une nouvelle activité, et la masse est d'autant plus fondée à espérer le nivellement et même l'augmentation ultérieure de cette partie du revenu, que certains éléments (tels que la navigation à la part et la navigation à la pêche) se trouvent tarifés, par suite d'anciennes erreurs, bien au dessous du taux qui aurait dû leur être appliqué pour tenir la balance égale entre tous les contribuables. Comme il serait contraire à la raison autant qu'à la justice de maintenir indéfiniment une abusive inégalité, mon intention est d'aviser aux moyens d'y mettre fin.

Solde des déserteurs.

« Le chapitre III, *Solde des déserteurs*, ne comporte

(1)	En 1830	493,247 fr	82 c.
	En 1831	424,482	41
Différence en moins sur 1831		68,765	41

guère d'observations : ses produits en temps de paix sont de faible importance ; ils varient peu d'une année à l'autre. Vous aurez vu que, dans la discussion précédemment engagée, les adversaires de la spécialité des invalides avaient mis en doute si le trésor se trouvait valablement libéré par le payement des décomtes des déserteurs à la caisse des invalides. La réponse de la commission supérieure a été péremptoire ; et ce débat (on peut le dire) n'aura servi qu'à fortifier la conviction sur la parfaite légalité du système qui attribue les décomptes de solde et les parts de prises des déserteurs aux marins invalides.

Produits de bris et naufrages.

Le service des bris et naufrages, classé au chapitre IV, pour les produits non réclamés dans l'an et jour (et qui figure également pour les produits courants à la caisse des gens de mer), est un de ceux dans lesquels l'intervention de l'administration de la marine se fait sentir d'une manière aussi honorable pour elle qu'utile aux intérêts du commerce et au bien de l'humanité.

La forme des justifications produites à l'appui des opérations de l'espèce ayant donné lieu à quelques observations critiques, des éclaircissements en réponse (1) ont montré que le mode suivi à cet égard ne cachait aucune irrégularité. D'après l'ordre du service, les li-

(1) Discussions relatives au compte de 1830, page 19.

quidations me sont soumises à mesure des évènements; elles ne sont exécutoires, elles ne dégagent la responsabilité du commissaire des classes qu'après que je les ai fait examiner dans mes bureaux, et qu'elles ont été renvoyées avec mon homologation. Ce mode semble offrir beaucoup de garanties. Ce qui est positif, c'est qu'il m'a souvent mis à portée de reconnaître, par la comparaison avec les comptes de sauvetage des bâtiments français naufragés sur les côtes étrangères (et j'aime à le répéter ici), que nulle part les naufragés ne rencontrent plus qu'en France un désistéressement parfait; une franche et cordiale sollicitude : elle est portée jusqu'au dévouement absolu. C'est ainsi que récemment un commissaire des classes (1), sacrifiant la vie au devoir, a péri en dirigeant les secours qu'il faisait donner, dans un coup de vent, à plusieurs bâtiments prêts à faire naufrage.

« Si l'établissement des invalides est bien loin de faire tourner les sinistres à son avantage en taisant ou retenant les objets sauvés ; s'il recherche, au contraire, avec une active persévérance les propriétaires, afin de les leur remettre, d'un autre côté cependant il ne néglige aucune occasion d'accroître autant que possible la portion des produits qui, dans plusieurs espèces, lui ont été dévolus par la loi (2).

---

(1) M. Allègre, commissaire des classes à Narbonne.

(2) Édit de 1720, enregistré au parlement, titre II, article 2.

« De ce nombre sont les épaves trouvées tout-à-fait en pleine mer, sans aucune marque ni signe qui puisse servir à mettre sur la trace des propriétaires ou nationaux ou étrangers ; tels sont encore les droits attribués aux marins invalides sur les extractions de marchandises, de munitions, de débris depuis long-temps coulés au fond, soit sur les côtes, soit dans les rades et rivières. Des traités ont été passés avec un certain nombre d'entrepreneurs qui explorent les différentes parties du littoral ; et si les résultats, comme il semble permis de l'espérer, répondent à leurs efforts intelligents, cette branche de revenu pourra recevoir avec le temps un accroissement assez notable.

Versements à titre de dépôt.

« Parmi les dépôts qui passent aujourd'hui au service *Invalides*, provenant de solde, de parts des prises, et de successions de marins décédés, soit en mer, soit dans les colonies ou consulats, il en est bien peu qui, par la nature des valeurs, se rattachent à la liquidation arriérée. Ces versements consistent presque tous en numéraire. Dans les localités d'outre-mer où les produits se recueillent, comme dans les quartiers des clas-

---

Déclaration du Roi du 15 juin 1735 ;

Règlement du Roi du 25 août 1759.

Loi du 13 mai 1791.

Arrêté du 27 nivôse an IX.

Ordonnance du Roi du 22 mai 1816.

ses et dans les départements où la distribution s'en opère, j'ai recommandé de s'occuper de ce service avec beaucoup d'attention et de promptitude. Si partout il s'exécute généralement bien, j'ai remarqué néanmoins que, dans quelques quartiers, de plus grands efforts avaient amené plus de résultats : j'ai ordonné qu'il en fût pris note. En France, après le passage des dépôts à la caisse des invalides, aucune rétribution n'est allouée aux trésoriers ; mais les règlements qui furent faits peu de temps après la paix de 1814, et qui avaient à combattre des habitudes nées pendant la suppression de la spécialité, ont traité avec faveur les agents qui remplissent les fonctions de trésoriers des invalides dans les colonies et dans les consulats. Je me réserve d'examiner si, tout en conservant à ces agents une rénumération équitable pour leur travail et leur responsabilité, il n'y a pas lieu à réduire un peu les commissions dont ils jouissent aujourd'hui, et qui retombent à la charge de l'établissement, parce qu'il est de principe que les dépôts maritimes, à la différence des dépôts civils versés dans les chancelleries consulaires, soient remis aux ayant-droit, exempts de tous frais de garde et de transmission.

«Les chapitres qui viennent après celui-ci dans le compte, ne comportent pas d'observations. Seulement, sur le chapitre *recettes diverses*, je rappellerai que toute stagnation de fonds dans les caisses locales porte préjudice à l'établissement, en ce sens que le trésor ne

lui paye d'intérêts que pour ce qui est déposé à la caisse centrale et de service. Le taux de cet intérêt est sans doute bien modique; mais, par ce motif précisément, il importe de diminuer le moins possible le chiffre du capital sur lequel il est alloué. A Paris, l'encaisse du trésorier général se borne à la somme strictement nécessaire pour le service journalier. Il faut, dans les quartiers, suivre le même exemple. A cet égard, je sais combien je dois mettre de confiance dans la sollicitude éclairée des commissaires des classes pour l'établissement. Sans compromettre en rien la ponctualité dans les payements, qui est de premier devoir pour les caisses publiques, surtout pour une caisse dont l'exactitude est et doit demeurer exemplaire, ces administrateurs sauront modérer et leurs demandes de crédits et la prise successive des fonds chez les agents des finances par les trésoriers, de manière à ce que le capital *productif* soit toujours aussi élevé que possible.

«Je passe aux dépenses.

Demi-soldes.

«Ce premier article se rapporte aux pensions des gens de mer dites demi-soldes. Si l'on compare cette dépense avec celle dont le chiffre est consigné au même titre dans les comptes antérieurs de plusieurs années, on apercevra qu'elle s'est fort accrue. C'est une suite naturelle des ordonnances rendues, depuis 1826, avec le concours de la commission supérieure des invalides, et qui ont adouci sous différents rapports les condi-

tions jusque là prescrites pour obtenir la demi-solde ainsi que le supplément de vieillesse.

«A présent cette partie de la dépense se soutient à peu près au même niveau. Plusieurs données avaient fait regarder comme probable qu'aussitôt que les ordonnances d'amélioration auraient sorti leur plein et entier effet, la dépense tendrait, pendant un certain laps de tems, à décroître, pour se balancer ensuite dans des limites un peu plus resserrées. Les faits n'ont pas réalisé, du moins quant à présent, cette prévision.

« Quoi qu'il en soit, on ne saurait traiter de la dépense relative aux demi-soldes sans que la pensée ne se porte sur deux choses qui s'y rattachent d'une manière essentielle, savoir :

«1° La formation des états de propositions ou la constatation des services par les administrateurs des classes;

«2° La notification des décisions et l'envoi des brevets par le ministère.

«Sur le premier point, je confirme les recommandations qui ont été faites avec des développemens appropriés aux cas spéciaux, pour que les administrateurs des classes aient toujours soin de détailler et de préciser les services ; évitant ainsi de consigner, dans les états à l'appui de leurs propositions, rien de sommaire, rien de douteux ou d'obscur. Ils doivent s'occuper fort à l'avance de réunir tous les éléments, toutes les preuves des services faits par leurs administrés, soit dans la marine commerciale, soit à bord des bâtimens de la flotte.

A cet effet, les commissaires des classes doivent entretenir une correspondance exacte, persévérante, avec les autres quartiers et ports, surtout avec les ports militaires.

«Ils y rencontreront sans nul doute, dans les administrateurs chargés de diriger les différents détails, le zèle et la sollicitude pour les gens de mer et leurs familles, dont ils sont eux-mêmes animés. Du reste, je continuerai volontiers à faire intervenir l'autorité ministérielle toutes les fois qu'il s'agira de cas extraordinaires, ou bien de démarches jugées nécessaires pour appuyer celles qui auraient pu être faites infructueusement auprès des autres branches de l'administration publique.

«A l'égard de la notification des décisions aux quartiers, je n'ignore pas avec quel intérêt les bienfaisants résultats de ce travail sont attendus par la population maritime; aussi ai-je à cœur de hâter le plus qu'il me sera possible l'époque à laquelle chaque année les parties intéressées pourront être admises à en jouir. J'ai la satisfaction de voir que tout le travail de la présente année se trouvera notifié bien plus tôt que celui de l'année dernière, car cette notification, déjà fort avancée, sera terminée dans le cours du mois prochain, tandis que l'année dernière elle ne le fut pas complétement avant la fin du mois de décembre : ceci, néanmoins, est encore éloigné du but qu'il faut nous marquer. Tous les efforts doivent tendre en effet à ce que, dorénavant, les paiemens aux admis de l'année puissent être ouverts partout

au plus tard le 1er juillet. Pour assurer cette accélération si désirable, il ne suffit pas d'imprimer aux différents degrés d'examen par lesquels ce travail doit passer à Paris une activité plus grande encore que celle que j'ai déjà recommandée, il faut aussi que, parmi les administrations locales, aucune n'outre-passe les délais fixés pour l'envoi au ministère des états de propositions. C'est de devoir étroit, et j'insiste positivement pour que nul désormais ne s'en écarte.

Soldes de retraite et pensions.

«L'article relatif aux soldes de retraite, pensions de veuves, etc. etc., présente, comparativement aux années antérieures, une augmentation considérable, et qui s'est encore élevée depuis le compte de l'exercice 1831. Cete première et forte augmentation a été occasionnée par la loi spéciale du 30 mars 1831, qui a bonifié les pensions des officiers réformés de 1814 à 1817; et par un commencement d'application de la loi générale du 18 avril. Cette dernière loi a été calquée, sauf les avantages particuliers accordés à certains services de la marine, sur la loi du 11 du même mois, applicable aux pensions de l'armée de terre. Les débats parlementaires ont assez révélé quelle était l'opinion des chambres sur les conséquences de la loi du 11 avril pour les contribuables (1). Grâce à la spécialité de sa caisse des invalides,

(1) *Moniteur* des 3 février, 7 et 28 mars et 5 juin 1833.

le département de la marine a vu la critique s'arrêter devant les effets de la loi du 18, sur les pensions de l'armée de mer; et cela est d'autant plus remarquable qu'il suffit d'ouvrir le Bulletin des lois où se trouvent insérées les pensions des deux départements, pour se convaincre que, dans la pratique, l'application de la loi du 18 avril conduit à des résultats bien plus avantageux pour la plupart des corps de la marine, et, par cela même, à des dépenses beaucoup plus onéreuses pour la caisse chargée d'acquitter leurs pensions. Or, plus la masse est intéressée à conserver ces grands avantages inhérents à la spécialité de sa caisse, plus il importe de refouler les prétentions abusives de certaines classes d'individus qui auraient voulu enlever tantôt des pensions prématurées, tantôt des pensions bien au dessus de celles auxquelles ils ont réellement droit. Ces prétentions exagérées tendraient à compromettre l'immense majorité par le petit nombre; car; sous un régime libre, il ne pourrait pas y avoir de longue durée là où il y aurait évidemment excès. Comme j'ai eu plusieurs fois l'occasion de m'expliquer sur ce grave sujet, je me réfère aux circulaires imprimées et aux dépêches qui en ont traité.

Secours.

«S'il est des parties de la dépense que l'on doit s'efforcer de restreindre, il en est une pour laquelle, tout en respectant les barrières posées par la loi, l'administration s'afflige de les rencontrer. Déjà vous avez com-

pris que j'entends parler du fonds de secours fixé, par la loi du 13 mai 1791, à 60,000 francs pour l'année, avec un maximum individuel de 200 francs. Ce maximum est bien rarement accordé : la moyenne des secours est réduite à une très-faible quotité, non assurément dans la vue de rien économiser sur le crédit, mais afin de pouvoir admettre à la distribution un plus grand nombre d'individus ; et, malgré tout, l'administration, après avoir épuisé la totalité des 60,000 francs, éprouve chaque année le regret d'être forcée d'écarter, ou tout au moins d'ajourner une foule de demandes dignes d'intérêt. Cet état de chose est très pénible; j'en suis vivement préoccupé, et il me tarde de pouvoir y porter remède, ce qui exigera l'intervention législative. Jusque là je ne puis que recommander aux administrateurs de continuer à porter sur leurs états de propositions, parmi les anciens marins qui n'ont pu remplir les conditions de la demi-solde, seulement les plus infirmes et les plus pauvres. Je leur recommande aussi, dans le cas de mort par naufrage, de ne jamais mettre de retard à la présentation de leurs demandes en faveur des veuves et des orphelins; mais au contraire de me les adresser par urgence, et j'y statuerai pareillement sans délai.

Versement au trésor de la moitié des 3 pour cent sur le matériel.

« Dans le reste des dépenses, l'article le plus saillant

est le versement fait au trésor de la moitié du produit des 3 pour cent sur le matériel, en conformité de la loi du 2 août 1829. Cet objet est le seul qui puisse être considéré comme une sorte de subside indirect du trésor. La marine semblait fondée à espérer que le ministère des finances cesserait d'exiger ce versement le jour où, par l'augmentation de ses charges légales, l'établissement aurait besoin de retrouver la plénitude de ses ressources : cet espoir a été déçu. La conséquence est bien grave, puisqu'elle a détruit momentanément l'équilibre sur lequel reposait le budget de la caisse.

« C'est le lieu de parler de ce dernier document.

BUDGET DE LA CAISSE DES INVALIDES POUR 1834.

« Les termes de ce budget présentent peu de différence avec ceux du budget de 1833. L'atténuation totale dans les ressources comme dans les charges est d'environ 140,000 francs.

Ressources.

« Quant aux ressources, cette diminution affecte principalement deux chapitres : celui de 3 pour cent, à cause de l'abaissement comparatif du budget de la marine, et celui des recettes diverses, à cause de la réduction du capital productif d'intérêts déposé à la caisse centrale du trésor public.

« Quant aux charges, on était arrivé, par des supputations probables, à réduire un peu le chiffre de la dépense présumée des pensions pour services mixtes, dites *demi-soldes*, réglées par la loi du 13 mai 1791,

et des pensions pour services entièrement rendus à l'Etat, lesquelles doivent être liquidées d'après la loi du 18 avril 1831. Plusieurs éléments de ce calcul, notamment les extinctions, reposaient sur de pures éventualités étendues à deux années (1833 et 1834) : beaucoup de choses sans doute demeurent subordonnées à des chances encore lointaines, et de leur nature fort variables. Toutefois, d'après la portion de faits qui se trouvent déjà accomplis, l'apparence est que la charge des demi-soldes et pensions propre à 1834 n'éprouvera pas tout-à-fait la réduction que le budget avait supposée.

« S'il en arrive ainsi, ce résultat augmentera d'autant le découvert qui existerait à la fin de 1834, dans le cas où le trésor continuerait, malgré les besoins évidents de la caisse, à exiger et à obtenir le versement de la moitié des 3 pour cent sur le matériel; car le budget de ladite année 1834 ne faisait mention de cet article important que pour mémoire.

« On voit par cet enchaînement que la situation pourrait, à partir de 1835, devenir difficile, et qu'une telle perspective impose le droit de rechercher :

« 1° Quelles peuvent être, parmi les charges de l'établissement, celles qui se prêteraient à des réductions actuelles ou futures;

« 2° Quels peuvent être, en supposant le cas de nécessité, les moyens d'élever les ressources de l'établissement: dans quelle proportion, et de quelle manière

devront y concourir, s'il y a lieu, les classes du personnel qui obtiennent des pensions de toute nature sur la caisse des invalides;

« 3° Par quels actes il conviendrait de procéder pour se maintenir dans les termes d'une parfaite légalité.

« J'ai ordonné de préparer, sur ces questions et sur d'autres points subsidiaires, un travail qui sera soumis prochainement aux délibérations de la commission supérieure des invalides. Les résultats en seront communiqués en temps utile à l'administration des ports.

« Je vous prie de m'accuser réception de la présente.

« Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

« *Le Ministre Secrétaire d'état de la marine et des colonies*,

« Signé : Comte H. DE RIGNY.

« Par le Ministre :

« *Le maître des requêtes Directeur des fonds et invalides*,

« A. D. LACOUDRAIS. »

DE LA

JUSTICE A BORD DES BATIMENS.

« L'obéissance, dans une réunion d'hommes destinés au service public, est tellement nécessaire, que les lois punissent plus sévèrement les fautes commises par les militaires que celles commises par les autres citoyens. » Et cette rigueur qui doit présider au jugement des délits contre la discipline est encore plus indispensable à l'égard des gens de mer.

La subordination, l'obéissance sans bornes à l'autorité du capitaine, font la force de l'armée navale et garantissent la sûreté du navire et des individus qui s'y trouvent. Le moindre relâchement dans la discipline, tendant à compromettre ces deux grands intérêts, il a fallu adopter pour les marins des punitions rigoureuses, promptes et débarrassées des procédures ordinaires, qui auraient pu les atténuer.

Cependant, tout en reconnaissant la dure nécessité de traiter avec une prompte sévérité les manquemens des matelots, il faut bien prendre garde de tomber dans un rigorisme outré; car les deux extrêmes, c'est-à-dire trop d'indulgence ou trop de rigueur, sont également nuisibles au bien du service.

D'une part, l'isolement des marins, la spécialité de leur profession, les dangers graves et continuels auxquels ils sont exposés, la nécessité de faire exécuter promptement des manœuvres d'où dépend la conservation du navire et de l'équipage; de l'autre, l'observance des lois de la justice et de l'humanité, le désir de mettre en harmonie le plus possible les lois pénales de la marine avec les lois générales de l'Etat, ont rendu bien difficile la législation des délits et des peines, relative aux gens de mer.

Les peines à infliger, suivant les règlemens actuels, sont souvent insuffisantes ou impraticables.

Le retranchement de vin tend à affaiblir la force physique de l'équipage, ou devient illusoire par la facilité que les matelots peuvent avoir d'y suppléer.

La peine des fers sur le pont réduit le nombre de bras dont on peut disposer pour la manœuvre du vaisseau.

Les réductions de paie ont le grave inconvénient de frapper en même temps les familles des marins condamnés à cette peine, et elles sont d'ailleurs disproportionnées à la nature des délits qui les font encourir, en ce qu'elles dépouillent le matelot de ce qu'il a acquis par de longs et pénibles services.

La cale et la bouline ont un caractère peu conforme à l'esprit de nos lois actuelles.

Les coups de corde au cabestan, subordonnés à l'instruction des conseils de justice, exigent des longueurs

incompatibles avec la célérité d'action que réclament les moyens répressifs des bords.

On est donc obligé quelquefois de suppléer à l'insuffisance de ces peines juridiques, par des punitions disciplinaires telles que l'exposition sur les haubans, les coups de corde sans jugement, etc. ; mais la tolérance dont l'autorité principale se croirait obligée de couvrir ces innovations, pourrait donner trop de prise à l'arbitraire, naturellement disposé à tout soumettre aux lois du caprice et de l'absolutisme.

Il faut aussi distinguer, dans les peines à infliger à bord, celles qui ne sont rigoureuses que par les longues privations qu'elles imposent, des peines corporelles, qui sans être infâmantes portent néanmoins atteinte à la dignité de l'homme, telles que les coups de corde sur le dos. Les premières n'ont rien d'incompatible avec les lois pénales civiles, et pourraient même être augmentées en raison des besoins de répression, lorsque les autres réclament depuis long-temps une grande modification.

Il y a dans l'action de frapper un homme avec cérémonie et sécurité, quelque chose de désolant. Ce châtiment, quelque nécessaire qu'il ait été reconnu par les législateurs maritimes, ressemble trop aux coutumes des peuples barbares, et n'est nullement en harmonie avec nos institutions. Il produit en outre le double effet d'entretenir les hommes dans un déplorable état d'abrutissement, de les dégrader à leurs propres yeux en les dégradant aux yeux de tous les autres corps de l'ar-

mée, et de faire réjaillir cette teinte défavorable sur les chefs appelés à commander les gens de mer.

On allèguera sans doute que les châtimens réglementaires à bord sont souvent d'une insuffisance absolue; que le matelot étant naturellement enclein à l'insubordination, il faudrait trop souvent avoir recours à des punitions terribles, telles que les galères ou la mort, qui perdent l'homme sans retour, lorsque quelques coups de corde suffisent pour le corriger; qu'on ne saurait assurer le succès d'une longue navigation, sans inspirer aux équipages une crainte excessive, et qu'enfin les coups de corde sont indispensables pour réduire les mauvais sujets, incapables de fléchir devant toute autre considération.

Cette dernière remarque peut être vraie. Il y a des hommes assez misérables pour ne pouvoir être conduits qu'à coups de bâton; mais le fait particulier ne peut servir de règle à aucune institution humaine. Il suffit que la peine des coups de corde sur le dos puisse porter atteinte à la dignité française, pour désirer sa suppression, et la preuve qu'elle n'est pas aussi indispensable qu'on le croit, c'est que depuis vingt ans qu'on n'en fait presque plus usage, les actes d'insubordination sont moins nombreux que lorsque ce moyen de répression était employé à outrance.

On ne peut dans aucun cas reconnaître à un individu quelconque le droit de frapper un autre individu. Nul n'a le droit de se faire justice lui-même, suivant le prin-

cipe universel du droit social. On peut tout au plus, dans certains cas, fermer les yeux sur ces moyens répressifs, malheureusement quelquefois inévitables dans le cours du service maritime.

Mais une trop grande tolérance à ce sujet, de la part de MM. les Officiers commandant, pourrait produire les plus déplorables effets. Un officier-marinier, illégalement autorisé à frapper les hommes inactifs, peut abuser de cette liberté, ou en faire l'instrument de sa malveillance particulière; il peut arriver aussi que le matelot frappé, étant plus vigoureux que son agresseur, le batte à son tour, et ce droit naturel l'affranchissant de toute poursuite judiciaire et légale, il en résulterait le désordre et l'anarchie.

L'usage de la lianne, comme peine de discipline, existait dans l'ancienne marine; les officiers-mariniers portaient ce signe d'autorité suspendu à la boutonnière, et il leur était permis d'en faire usage; un décret du 22 août 1790, concernant les peines à infliger aux marins, fit la faute immense de consacrer cet usage.

Article 2. « Les maîtres d'équipage et principaux maîtres porteront, comme par le passé, pour signe de commandement, une lianne; il leur est permis de s'en servir pour punir les hommes de mauvaise volonté, dans l'exécution des manœuvres. Le commandant et les officiers du vaisseau veilleront à ce qu'ils n'en abusent point. »

Cette étrange disposition, à une époque où le vulgaire,

déjà porté à l'insubordination, ne cherchait à voir dans le mot égalité que le droit de suivre sa volonté pour règle, ne pouvait manquer d'exciter l'indignation. Il y eut dans les équipages des vaisseaux, notamment à Brest, des séditions qui furent calmées difficilement.

Notre Code actuel des délits et des peines, sous quelque rapport qu'on le considère, n'est déjà plus en harmonie avec les idées de l'époque. Cette législation usée est appelée à subir de grandes réformes; mais une aussi haute question de législature applicable aux gens de mer est d'autant plus difficile à traiter, qu'elle a pour objet des hommes qui ne peuvent pas toujours être gouvernés de la même manière que les autres corps de l'Etat, en ayant cependant le droit de prétendre à la même justice. Une œuvre aussi importante réclame donc la plus scrupuleuse attention, et ne doit être confiée qu'à des hommes, qui ayant long-temps commandé les gens de mer, ou vécu parmi eux, sachent bien apprécier ce qui leur est parfaitement applicable.

Il demeurera toujours très difficile de concilier le droit que l'on doit aux marins avec le fait qui peut seul assurer le service maritime; mais cette difficulté ne doit pas faire désespérer de pouvoir atteindre un mieux possible. Il ne faut rien négliger quand il est question du bien être et de la conservation des gens de mer, dont l'insuffisance progressive porterait une vive atteinte à notre puissance navale; et ne jamais oublier que la bonne justice exercée à bord des bâ-

timens de l'Etat peut augmenter les ressources du recrutement de l'armée navale, sans lequel il n'y a pas de marine possible.

La justice à exercer à bord des bâtimens, la connaissance des délits de toute nature commis par les officiers et les marins dans le cours de leur service militaire, l'application des peines, etc., appartiennent aux officiers de la marine.

La police et la discipline intérieure des bâtimens sont exercées par le capitaine.

Les délits emportant des peines plus graves sont jugés par six sortes de conseils :

1° Les conseils de justice.
2° id. de guerre maritimes.
3° id. de guerre permanents.
4° id. maritimes de révision.
5° id. de marine.
6° id. nautiques.

DE LA POLICE ET DISCIPLINE A BORD DES BATIMENS DE L'ÉTAT.

Elle est exercée par le commandant; mais les officiers et autres assimilés, devant concourir de tout leur pouvoir à assurer la bonne discipline, sont tenus d'avertir le capitaine des délits de nature à être dénoncés, parvenus à leur connaissance.

Les officiers de quart ou de garde sont autorisés à prononcer contre les délinquants les peines de discipline portées au Code pénal, à la charge par eux d'en rendre immédiatement compte au commandant qui a

seul le droit de prononcer sur la durée de ces peines; cependant aucune peine de discipline plus forte que celle des fers ne peut être infligée que par le capitaine.

Sont regardés comme délits contre la discipline :

Tout défaut d'obéissance d'un inférieur à son supérieur, lorsque cette désobéissance n'est point accompagnée d'un refus formel d'obéir. L'ivresse, lorsqu'elle n'occasionne aucun désordre.

Les querelles entre les gens de l'équipage, lorsqu'on n'y a point fait usage d'arme ou bâton.

Toute absence illégale du bâtiment.

Les feux allumés ou portés de terre à bord du vaisseau, dans le temps et aux postes où ils sont défendus.

Tout manque à l'appel, au quart, et en général toutes les fautes de même nature.

Ces délits, regardés comme plus graves lorsqu'ils ont lieu pendant la nuit, sont passibles des peines suivantes :

Le retranchement de vin pendant trois jours auplus.

Les fers sous le gaillard . idem.

La prison . idem.

Les peines de discipline à infliger aux officiers sont: les arrêts, la prison, la suspension dans leurs fonctions, pendant un mois au plus, avec ou sans privation de solde.

Les capitaines en sous ordre ne peuvent infliger que les arrêts à leurs officiers.

Les commissaires d'escadre, et les officiers de santé

en chef, ont le même droit à l'égard des officiers placés sous leurs ordres.

L'officier en second est chargé de la police générale du bâtiment.

Le commandant en chef d'une escadre ou d'une division, et le capitaine d'un bâtiment naviguant isolément, ont le droit de suspendre de commandement ou de fonctions, remplacer provisoirement, et même renvoyer en France, les commandants, ou officiers sous leurs ordres lorsqu'ils le jugent nécessaire, à charge par eux d'en rendre compte au ministre dans le plus bref délai.

Dans les rades françaises ou étrangères, le commandant en chef exerce la police de la rade sur les navires de commerce ; il tient la main à ce que les capitaines de ces navires suivent ce qui est prescrit par les règlemens.

Les lois et règlemens sur la police et discipline militaire sont applicables aux navires armés en course, ou en guerre et marchandises, ainsi qu'aux personnes passagères de quelque rang qu'elles soient.

Les délits immédiatement plus graves que les fautes contre la discipline sont jugés par les conseils de justice.

DES CONSEILS DE JUSTICE.

Tout individu faisant partie de l'équipage d'un bâtiment est justiciable du conseil de justice. La compétence de ce conseil ne s'étend pas au delà des peines suivantes :

Les fers pendant plus de trois jours.
La prison idem.
La réduction de grade ou de paie.
Les coups de corde.
La bouline.
La cale.

Le conseil doit être composé de cinq officiers, y compris le président, qui est ordinairement le capitaine du bâtiment auquel appartient le prévenu; mais si cet officier n'avait pas 25 ans d'âge, il ne pourrait siéger même comme juge.

Lorsqu'une personne de l'équipage est prévenue d'un délit de nature à être déféré à un conseil de justice, il faut que l'officier de garde, ou toute autre partie plaignante, en dresse une plainte, qui est remise au commandant de la division, ou au capitaine du bâtiment, si ledit bâtiment navigue isolément, lequel capitaine écrit au bas de la plainte : *Soit fait ainsi qu'il est requis*, et donne des ordres pour l'instruction; s'il n'est pas commandant supérieur, il prend, soit pour l'instruction, soit pour l'exécution, les ordres du commandant en chef de la division ou de l'escadre.

Si l'état-major du bâtiment auquel appartient l'accusé ne pouvait fournir le nombre de juges réglementaire, il serait convoqué, par le commandant en chef, un ou plusieurs officiers des autres bâtimens.

Les fonctions de rapporteur près des conseils de justice sont remplies par un des juges, désigné par le président. Le rapporteur n'a qu'à faire connaître au conseil la nature de l'affaire dont il a à s'occuper, et ne doit manifester aucune opinion ni pour ni contre l'accusé. C'est une grave erreur de croire que le rapporteur ait le droit, non seulement de donner son avis, mais encore d'entrer en discussion. L'avis des juges, dans toute espèce d'affaire, doit être essentiellement secret.

En mer, le conseil tient ses séances sur le pont; dans le port, à bord de l'amiral, ou dans tout autre lieu désigné par le préfet maritime. Les séances doivent être publiques.

Le président doit se conformer pour la police de ces séances, l'interrogatoire du prévenu, l'audition des témoins, le mode de recueillir les suffrages, au décret du 22 juillet 1806 et à la loi du 22 août 1790.

Le commis d'administration du bâtiment remplit les fonctions de greffier. Il rédige en double expédition le jugement, conformément au modèle, en se bornant toutefois à ne constater que ce qui se passe réellement. Ce droit naturel du greffier, de ne pas constater des formes qui auraient été supprimées, peut offrir une grande

garantie à l'accusé qui aurait été condamné illégalement, puisque ce dernier aurait, dans ce cas, l'avantage de pouvoir faire casser son jugement, par défaut de formes.

Lorsque les suffrages ont été recueillis par le président, d'abord sur le fait de culpabilité, puis sur l'application de la peine, le commis d'administration faisant fonction de greffier, arrête le jugement et en fait la lecture au conseil, qui le signe ainsi que lui.

Les jugemens des conseils de justice étant sans appels, il ne devient nécessaire de donner lecture du dit jugement au condamné qu'au moment de l'exécution, en présence de l'équipage assemblé et de la garde sous les armes; l'exécution du jugement, ou la commutation de la peine, est ensuite mentionnée au bas de chaque expédition, dont l'une est adressée au commissaire des revues, et l'autre déposée à bord comme minute, à moins que cette seconde expédition n'ait été dressée sur le registre tenu à cet effet.

S'il arrivait que le conseil de justice, sur l'examen d'une affaire, pensât que la peine encourue fut plus grave que la cale et la bouline, il déclarerait et motiverait son incompétence, et l'accusé serait remis, avec cette déclaration, à qui de droit, c'est-à-dire au préfet maritime, qui statuerait s'il y a lieu à le traduire par devant un conseil de guerre.

Le capitaine, ou le commandant en chef, si le bâtiment de l'accusé fait partie d'une division, peut com-

muer la peine prononcée par le conseil de justice, en une peine plus légère d'un dégré.

L'institution de ces conseils a été un pas immense fait dans la civilisation de la marine. Toute institution a besoin pour prospérer de s'entourer de toute la légalité possible, et on ne peut regretter le temps où, à bord de nos vaisseaux, pour la plus légère faute, et au moindre mécontentement du chef, ce dernier pouvait impunément, d'un seul mot, faire battre à outrance un délinquant.

Il est encore très nécessaire de respecter les formes établies pour ces conseils, et de les entourer de toutes les marques qui doivent caractériser les actes publics de la justice; c'est une garantie pour la société, pour l'accusé, ainsi que pour ses juges.

Extrait des dépêches des 5 juillet 1823 et 8 juillet 1826.

« La peine des coups de corde est afflictive et ne peut être appliquée que par un conseil de justice. En vain les officiers de la marine s'autoriseraient d'une lettre du ministre, en date du 23 octobre 1806. Le ministre n'avait alors en vue que d'étouffer l'esprit de sédition qui s'était manifesté dans la division du capitaine Troude, et en étendant les pouvoirs de quelques officiers il comptait sur leur manière d'en user ; cette mesure n'était qu'exceptionnelle, et la lettre n'a pas été rendue commune à tous les ports.

« 6 délits sont punis de la peine des coups de corde :

« Les coups à un camarade, avec arme ou bâton.
« Les dégats commis à terre.
« Le dépouillement d'un prisonnier.
« La désobéissance simple.
« Le vol.
« Le vol sur une prise non amarinée. »

Dans les deux derniers cas, vu la bassesse de l'action, la peine lui est parfaitement adaptée ; mais hors de là le ministre invite les commandans et autres officiers à user de leur faculté de commuer la peine, pour ne pas décourager l'homme embarqué du service maritime, et ne le pas dégrader à ses propres yeux.

DU CONSEIL DE GUERRE MARITIME.

Tous les délits autres que la désertion, commis par les personnes embarquées et qui excèdent la compétence du conseil de justice, sont jugés par un conseil de guerre.

La connaissance des crimes et délits commis à terre par les marins, appartient aux juges ordinaires des lieux. Le conseil de guerre maritime ne juge que ceux commis contre le service, ou entre les hommes de l'équipage.

Les peines qu'il peut prononcer sont les galères et la mort.

DES CONSEILS DE GUERRE PERMANENTS.

Ces conseils, établis par ordonnance royale du 22 mai 1816, en remplacement des conseils maritimes spéciaux créés dans l'an XII, sont exclusivement chargés, dans les cinq grands ports, de juger tous les déserteurs de la marine.

Les peines prononcées contre les déserteurs sont, suivant les circonstances, la mort, le boulet, la bouline.

Encourent la peine de mort :

Le marin déserteur à l'ennemi.

Tout chef de complot de désertion.

Tout marin déserteur qui aurait emporté des armes ou des munitions de son bord, ou de l'arsenal.

Tout marin qui aurait déserté en présence de l'ennemi étant commandé spécialement pour le service.

Encourent la peine du boulet :

Le marin déserteur à l'étranger.

Le marin déserteur à l'intérieur qui serait redevable à l'Etat et qui aurait emporté des effets appartenant à ses camarades.

Le marin qui aurait déserté en récidive.

La durée de la peine du boulet est toujours de 3 ans, et peut être augmentée d'une année, suivant les circonstances qui aggravent le délit.

La désertion à l'intérieur est punie de la peine de la bouline.

Les jugemens de ces conseils sont soumis aux conseils maritimes de révision créés dans chaque port, et auxquels peuvent se pourvoir les condamnés, dans les délais déterminés par la loi.

DES CONSEILS DE MARINE ET DES CONSEILS NAUTIQUES.

« Les conseils de marine, créés par un décret du 22 juillet 1806, n'ont pas précisément le caractère de tribunal ; ils ne prononcent pas de jugement et n'appliquent aucune peine, ils sont seulement chargés d'examiner la conduite des officiers chargés d'un commandement quelconque, de vérifier s'ils ont fidèlement rempli leur mission, s'ils n'ont pas dilapidé les fonds de l'Etat ou abusé du droit de vie et de mort que la loi leur accorde, dans certains cas, sur leur équipage. Ils rendent un compte exact de cet examen, y joignent leur avis, et le tout est soumis, par l'intermédiaire du ministre, à la décision du Roi. »

Les conseils nautiques, institués par l'ordonnance du 18 novembre 1827, sont chargés d'examiner, de la même manière, sous les rapports nautiques et militaires, la conduite des officiers ayant commandé un ou plusieurs bâtimens.

Les formes et procédures à observer dans tous ces conseils, leur composition, leurs attributions, etc., sont

parfaitement mentionnées dans les lois et ordonnances suivantes :

Loi du 22 août 1790.

Décret du 5 septembre 1793.

Arrêté du 5 germinal an XII.

Loi du 22 brumaire an V.

Décret du 22 juillet 1806.

—— du 23 avril 1807.

—— du 22 février 1812.

Ordonnance du 22 mai 1816.

Décisions du ministre de la justice des 25 novembre 1817 et 27 mars 1818.

Dépêche du 6 avril 1818.

——— du 6 juin 1820.

——— du 6 mai 1822.

——— du 5 juillet 1823.

——— du 22 juillet 1820.

Loi du 10 avril 1825.

Dépêche du 8 juillet 1826.

Ordonnance du 18 novembre 1827.

——— du 31 octobre 1827.

Dépêche du 15 septembre 1831.

——= du 31 décembre 1832.

DE

L'ADMINISTRATION DES BATIMENS ARMÉS.

INTRODUCTION.

L'administration des bâtimens armés résume tous les services administratifs qui organisent l'état auquel ces bâtimens appartiennent.

Quelque grandes que soient les garanties données, pour la bonne administration d'un bâtiment, la direction supérieure de l'officier commandant, l'intervention des autres officiers secondaires, et surtout la surveillance et les redressemens qui peuvent émaner de l'autorité des ports, il n'en reste pas moins vrai que l'administrateur embarqué, quelle que soit sa dénomination et le degré de son autorité, a besoin, pour bien remplir ses obligations, de connaissances administratives si diverses, que cette condition en fait un employé plus spécial que ceux des autres corps de l'Etat.

On ne fait pas assez attention à la variété des devoirs qui lui sont attribués, attributions de fait que le cours nécessaire des choses lui laisse, malgré toutes les innovations.

Le commis d'administration est à la fois :

Agent comptable du matériel du bord;

Contrôleur de la comptabilité des vivres;

Membre et secrétaire du conseil d'administration ;

Quartier-maître trésorier;

Capitaine d'habillement;

Procureur du Roi, dans les prises;

Agent des finances, lorsque les dépenses du bâtiment doivent être acquittées en traites de bord;

Greffier dans les conseils de justice;

Officier de l'état civil pour les naissances, décès, reconnaissance d'enfans trouvés, et autres actes devant avoir un caractère public;

Notaire, lorsqu'il s'agit de recevoir des testamens, et autres déclaratious semblables;

Membre des commissions nommées pour passation de marchés, achats de vivres ou de munitions, etc.

Nous parlerons plus loin de la division de son service à bord, en faisant remarquer l'influence que la parfaite exécution de ce service particulier peut avoir sur le bien général de la marine.

HISTORIQUE, REMARQUES.

En 1681, il était embarqué sur chaque bâtiment un écrivain du Roi spécialement chargé de la comptabilité du personnel et du matériel, de la rédaction des actes

de l'état civil, de la surveillance et de la conservation des vivres, agrès et munitions.

Les fournitures de vivres pour la marine étant alors adjugées à un munitionnaire général, il y avait aussi à bord un commis de ce munitionnaire chargé du service et de la comptabilité vivres, mais sur la gestion duquel l'écrivain du Roi était tenu, d'exercer son contrôle.

D'après l'ordonnance 1689, qui fut le complément de celle de 1681, l'écrivain du Roi était pareillement chargé de tout le matériel par l'administration du port d'armement, en chargeait à son tour les différens maîtres, et n'en rendait compte qu'à l'intendant de la marine, à la fin de la campagne.

Il lui était particulièrement enjoint d'assister à toutes les distributions de vivres faites à l'équipage, pour s'assurer qu'elles étaient faites conformément aux règlemens.

Il devait avertir le capitaine des délits contre la discipline, qui parvenaient à sa connaissance.

Il était tenu de faire deux fois par jour l'appel de l'équipage et de signaler ceux qui s'étaient absentés ; cette disposition seule lui donnait un droit de contrôle très distinct.

Lorsque le bâtiment naviguait isolément, l'écrivain du Roi se transportait à bord des prises, faisait fermer et sceller les chambres, coffres, armoires et écoutilles, et prenait autres précautions semblables pour en empêcher le pillage, recevait le rapport de l'officier qui en avait pris possession, interrogeait le capitaine et autres

personnes de l'équipage du vaisseau pris, et en dressait un procès-verbal qu'il remettait à l'autorité du port où la prise était conduite.

« C'est proprement, dit le commentateur, une espèce de notaire ou greffier dans un vaisseau, pendant un voyage de long cours, pour y dresser et recevoir tous les actes qui doivent avoir le caractère d'actes publics et authentiques. Comme c'est une espèce d'officier public, il doit prêter serment devant le lieutenant de l'amirauté, du lieu de l'embarquement, et avoir un registre ou journal, coté et paraphé dans toutes les pages par première et dernière, par le lieutenant de la même amirauté. »

Telle a été l'origine des agens comptables embarqués. Les dispositions favorables, arrêtées à leur égard, prouvent que dès le commencement de la marine militaire, on crut nécessaire d'établir à bord de chaque bâtiment un officier exclusivement responsable de l'économie des dépenses, de l'observance des règlemens y relatifs, et assez indépendant pour pouvoir accomplir cette tâche importante.

Les écrivains du Roi embarqués conservèrent, à peu de chose près, cette position jusqu'en 1765, où commença à prédominer l'autorité militaire; ces agents devaient nécessairement suivre les phases du corps entier de l'administration civile. L'ordonnance du 27 septembre 1776, attribua la comptabilité à l'officier chargé du détail; une pareille innovation ne pouvait manquer

de produire de mauvais résultats. Les officiers de vaisseaux, déjà chargés des nombreuses attributions de leur état, n'ayant pas d'ailleurs acquis l'habitude qu'exige la tenue des écritures, ne purent suivre cette comptabilité avec toute la précision qu'elle réclame, et l'ordonnance de 1784 s'empressa de rétablir à bord des bâtimens les commis d'administration, sous le titre de commis aux revues et aux approvisionnemens.

Extrait de l'ordonnance de 1784.

« S. M. ayant reconnu que la comptabilité à bord des vaisseaux ne pouvait être suivie avec toute l'attention qu'elle exige par les officiers de la marine, dont les fonctions militaires et la conduite du vaisseau doivent plus particulièrement occuper les soins, et voulant donner à cette partie importante de son service une forme constante et sûre, ordonne, etc. »

Conformément à cette ordonnance, il fut créé des intendants, commissaires d'armée, et des commis aux revues et aux approvisionnemens; ces commis aux revues, quoique essentiellement destinés à naviguer, pouvaient devenir garde-magasins dans les ports, ou commissaires des classes, et ils étaient employés dans les bureaux, au désarmemens des bâtimens; des gratifications leur étaient accordées pour bonne gestion.

Tous les comptes relatifs aux dépenses devaient être visés par le commandant; le registre des consommations seulement était soumis à la vérification de l'of-

ficier en second. Il rendait ses comptes au conseil de marine du port.

L'ordonnance de 1791 réorganisa favorablement les administrateurs naviguants, sous le titre de commis, chefs et sous-chefs d'administration.

Les places des commis étaient données au concours. Il fallait avoir 18 ans d'âge, et répondre sur l'écriture, l'ortographe et l'arithmétique.

Après 2 ans d'essai, ceux de ces commis, qui avaient fait preuve d'aptitude, étaient seuls confirmés.

Les commis âgés de 21 ans pouvaient être embarqués sur des bâtimens au dessous de 20 canons, après cependant avoir acquis deux années de service dans les ports, ils obtenaient alors le brevet de sous-chef d'administration, pour la campagne. A une seconde campagne, et après toutefois avoir rendu bon compte de la première, ils pouvaient être embarqués sur les grands bâtimens.

Du reste, cette ordonnance de 1791 ne change rien dans leurs attributions; seulement pour modifier ce que l'autorité du capitaine, sur le service du sous-chef d'administration, aurait pu produire d'abusif, en ce sens que le commis d'administration est toujours directement comptable du matériel, et de tous les actes qu'il est tenu de certifier, l'article 41 proclame que « toutes les fois qu'un officier civil, subordonné, recevra des ordres qu'il croira contraires à la loi, il pourra demander qu'on les lui donne par écrit, sans pouvoir se dis-

penser de les exécuter; il sera tenu d'en joindre une copie aux pièces de sa comptabilité. »

Si cette disposition n'a été ni reproduite ni abrogée par les ordonnances qui ont suivi, c'est qu'elle est prescrite par le sens commun. On conçoit que sans cette faculté il n'y aurait plus pour le commis d'administration de responsabilité possible.

Ordonnance de 1793 : Les approvisionnemens en cours de campagne se font par les soins du sous-chef d'administration et du conseil. Il est enjoint au capitaine de s'assurer que le sous-chef d'administration remplit tous ses devoirs.

L'ordonnance du 2 brumaire an IV donne aux agents administratifs embarqués la nouvelle dénomination d'aides commissaires.

Suivant l'esprit de cette ordonnance, ces agents ne rendent des comptes qu'au capitaine, et ne reçoivent des ordres que de lui seul ou, en cas d'absence, de l'officier qui le remplace.

L'officier de santé, le commis aux vivres et les maîtres chargés, lui rendent directement compte de leurs consommations, dont il lui est prescrit d'examiner la légalité.

Tous les achats, remplacemens, remises, versements, etc., sont faits par lui, d'après les ordres du capitaine.

En 1804. pour exciter l'émulation des agents administratifs embarqués, il leur est accordé une gratifi-

cation de 20 à 25 francs par mois, suivant le rang du bâtiment, pour bonne gestion.

Mais faute d'avoir bien saisi le sens de cette disposition, on avait payé la gratification de plusieurs gestions à un seul comptable, c'est-à-dire, au dernier rendant compte.

Une dépêche du 15 juillet 1817, fait remarquer qu'on eu à tort d'adopter une pareille mesure, et arrête que cette allocation, accordée aux commis aux revues, lors du désarmement, sera proportionnée à la durée de la gestion personnelle, et que celui qui débarquera dans le cours d'une campagne, à moins que ce soit pour cause de maladie, ou par suite d'avancement, ne pourra y prétendre.

Enfin, l'ordonnance du 31 octobre 1827 a détruit le reste de spécialité, qu'avaient conservée les administrateurs embarqués, en les subordonnant complètement à l'autorité et à la surveillance des officiers chargés du détail.

Cette autorité et cette surveillance de l'officier en second sur tous les officiers du bord sont indispensables, en ce qui concerne la police et la discipline intérieure; mais appliquées au service particulier de l'agent comptable, elles ne peuvent occasionner que des contestations et des froissements contraires au bien du service.

Ce droit de contrôle de l'officier en second sur quelques parties de la comptabilité du commis d'admi-

nistration était d'ailleurs une conséquence de la position de ce comptable, qui n'étant alors que secrétaire du conseil, pouvait être surveillé par ceux sur lesquels pesait toute la resposabilité; mais, et c'est ce qu'il y a en cela de plus extraordinaire, on n'a pas remarqué qu'une dépêche du 7 février 1834, en constituant les commis d'administration, déjà secrétaires des conseils, membres délibérant des dits conseils, les a affranchi du contrôle personnel de l'officier chargé du détail, et qu'elle a conséquemment paralysé les dispositions contraires de l'ordonnance 1827, dont cependant on continue à se prévaloir.

On objectera peut-être que l'officier chargé du détail, en sa qualité de membre du conseil, c'est-à-dire comme partie intéressée, a le droit naturel de veiller à ce que le commis d'administration, par une mauvaise gestion, ne compromette pas sa responsabilité particulière; mais une semblable objection serait tellement erronée qu'elle tendrait à annuller l'action du conseil même, puisque en l'admettant le commis d'administration pourrait aussi revendiquer la même garantie de l'officier chargé du détail, touchant une foule de mesures administratives dont l'exécution ou l'inexécution menaceraient de porter atteinte à ses intérêts.

Ce droit qu'a tout membre d'un conseil quelconque de défendre ce qui se rattache à ses intérêts, se borne à vérifier, délibérer et faire des objections en plein conseil, et non à surveiller extérieurement les autres mem-

bres. Le caractère légal dont sont revêtus les officiers composant le conseil, repousse un contrôle de cette nature; et si l'on ajoutait que l'incapacité, l'inexpérience ou la mauvaise foi d'un de ses membres pourrait, exemptée de cette surveillance immédiate et constante, compromettre gravement la responsabilité commune, je répondrais qu'une pareille exception ne saurait en aucune manière faire fléchir la règle du système administratif.

Cette assertion est tellement fondée, qu'elle se trouve en harmonie avec une disposition de l'ordonnance du 1er mars 1832, prise même lorsque les commis d'administration n'avaient pas encore été appelés à faire partie intégrante des conseils.

« Vous remarquerez que l'ordonnance impose aux commis d'administration l'obligation de tenir les livrets à bord, parce que l'on a pensé que les capitaines de compagnie auraient trop peu de temps à eux pour s'occuper de ces détails; mais cette disposition n'exclut pas la surveillance que ces officiers ne doivent jamais cesser d'exercer sur leurs hommes; et ils doivent, toutes les fois que leur service le leur permettra, examiner les livrets, pour s'assurer qu'ils sont tenus d'une manière régulière. S'ils avaient des observations à faire à ce sujet, ils les soumettraient au conseil, et non au commis d'administratition, qui ne peut obtempérer qu'aux ordres du commandant ou à ceux du conseil. » (*Titre* 16, *paragraphe* 8.)

Extrait de la dépêche du 7 février 1834.

« Par analogie avec ce qui a été fait récemment dans les corps de l'armée de terre, j'ai proposé au Roi de modifier la composition des conseils d'administration du corps de la marine, et je vous annonce que par décision du 31 janvier dernier, S. M. a bien voulu approuver les dispositions suivantes.....»

CONSEILS D'ADMINISTRATION A BORD DES BATIMENS D'UN RANG INFÉRIEURS.

« 1° Le commandant, président;

« 2° Un lieutenant de vaisseau ou un lieutenant de frégate ;

« 3° Le commis d'administration, faisant fonction de quartier-maître trésorier, et remplissant celles de secrétaire du conseil.

« Sont et demeurent abrogées celles des dispositions contenues dans les ordonnances des 13 novembre 1822 et 1er mars 1832, qui seraient contraires à celles qui précèdent.

« Il résulte de ce nouvel état de choses que les majors et les officiers comptables auront, à l'avenir, voix délibérative dans les conseils d'administration, et que les membres étant toujours en nombre impair, les délibérations sont prises à la majorité des voix.

« Les commis d'administration étant appelés à faire partie intégrante des conseils à bord, vous sentirez, Monsieur le Préfet, combien il importe de ne confier ces fonctions qu'à des sujets qui joignent à une parfaite con-

naissance des règlemens, l'habitude d'en faire l'application.....»

Puisqu'en fait cette modification apportée dans la position des commis d'administration embarqués est passée inaperçue, et qu'on a pu remarquer, dans plusieurs circonstances, que quelques officiers chargés du détail avaient suivi dans toute sa rigueur ce qui est prescrit par l'ordonnance de 1827, il ne nous reste plus qu'à commenter ces dispositions.

Article 560. « Le commis d'administration recevra du capitaine ou de l'officier en second les ordres relatifs à son service; il rendra compte à l'un et à l'autre de l'exécution de ces ordres. »

Pourquoi de l'un ou de l'autre, et à l'un et à l'autre? Cette double subordination, en matière de comptabilité, ne semble-t-elle pas tendre à détruire l'unité de pouvoir qui doit régner à bord du bâtiment, et à mistifier l'officier d'administration?

Une réflexion, consignée dans la page 6 du Recueil des lois et ordonnances de la marine, publié en 1840, exprime l'interprétation qu'on peut raisonnablement donner à l'article 560 :

« Cette dernière disposition ne saurait s'appliquer à la partie du service relative au personnel, attendu que cette partie est gérée par le conseil du bord, et que le commis d'administration, qui en est membre intégrant,

ne peut dès-lors obtempérer qu'aux ordres du commandant ou à ceux du conseil. »

Mais cette observation ne saurait détruire le positif de l'article 329 et suivans, de la même ordonnance, ainsi conçus :

« L'officier en second veillera à ce que le commis d'administration tienne régulièrement la comptabilité du bâtiment, etc.

« Avant chaque repas, et tant que le bâtiment sera dans le port, il fera faire en présence de l'officier de quart, par le commis d'administration, l'appel général des hommes de l'équipage.

« Il veillera à ce que le commis d'administration tienne régulièrement la comptabilité du bâtiment et note avec exactitude les mouvemens survenus dans l'équipage.

« Aussitôt après l'appareillage, il fera faire devant lui, par le commis d'administration, l'appel général de l'équipage.

« Il veillera à ce que le décompte de ces hommes, tant pour l'habillement que pour la solde, soit tenu prêt par le commis d'administration.

« Il fera passer sur le gaillard d'arrière les effets de la personne décédée, il en fera faire l'inventaire en double expédition par le commis d'administration, et veillera à ce qu'il soit inscrit sur le registre à ce destiné.

« Il se fera assister, dans la vente des sacs des déserteurs, par le commis d'administration et en fera dresser procès-verbal. »

Ainsi partout : « Il fera faire par le commis d'administration, ordonnera au commis d'administration », et jamais le commis d'administration fera, ou demandera au capitaine à faire telle ou telle chose.

Il semblerait qu'on se méfie tellement de cet officier civil, et qu'il offre si peu de garanties pour l'exécution de son service, qu'on a cru devoir l'obliger à ne faire que ce qui lui est prescrit par l'officier en second, lequel, aux termes de ces articles, est censé connaître parfaitement toutes les formes qu'exige la comptabilité.

Il semblerait encore que le commis d'administration n'est plus qu'une machine à lire et à écrire, embarquée pour tenir les écritures du bord, sous la direction de l'officier en second, si d'ailleurs d'autres dispositions de la même ordonnance ne proclamaient hautement le contraire.

Art. 547. « Le commissaire d'escadre tiendra la main à ce que les officiers d'administration employés sous ses ordres exécutent et fassent exécuter ponctuellement les ordonnances et règlemens sur la comptabilité des bâtimens du Roi et sur les prises maritimes. »

Cette prescription est très contradictoire, puisque ailleurs le commis d'administration doit recevoir les ordres relatifs à son service, du capitaine ou de l'officier en second, et que ces deux officiers, d'après cette prescription, doivent seuls être responsables de l'inexécution des règlemens sur la comptabilité.

Ce contrôle immédiat attribué à l'officier chargé du

détail sur le commis d'administration, serait aussi contradictoire avec la surveillance et le contrôle que doivent exercer sur les opérations de ce comptable, le commissaire aux revues et le conseil d'administration du port.

On ne veut pas conclure de ces réflexions, que l'officier comptable doive être laissé en dehors de toute subordination. Le capitaine doit concentrer toute l'autorité, dont l'unité est plus nécessaire à bord des bâtimens qu'ailleurs; il est donc très juste que cet officier ait connaissance de tous les actes administratifs qui se passent à bord, qu'il les approuve et même qu'il les contrôle; mais ce même droit ne devrait être décerné à l'officier en second que dans le cas d'absence du capitaine, puisque ce double contrôle et cette double soumission, prescrits par l'article 560, pourraient devenir très vexatoires et porter atteinte à la dignité d'un agent administratif, qui, par le fait seul de ses diverses attributions, doit être doublement considéré comme officier.

Il faut du reste s'empresser de déclarer qu'on exprime ici, non des faits réels, mais seulement des conflits possibles : que MM. les officiers de la marine, capitaines ou seconds, ayant par leur caractère le bien du service autant à cœur que les administrateurs civils, tout se passe entre eux convenablement; et que, à quelques exceptions près, ils ont trop de sens pour s'armer contre les commis d'administration de quelques dispositions réglementaires, incompatibles avec

les dispositions générales du même règlement, et évidemment échappées au législateur.

Cependant, malgré les restrictions apportées à l'autorité des commis d'administration par les dispositions de l'ordonnance 1827, il reste encore à ces employés un beau mandat à remplir. En étudiant bien l'esprit et l'ensemble de cette ordonnance, on voit que les agents comptables bien pénétrés de leurs devoirs, et jaloux de les remplir ponctuellement, peuvent encore, dans plusieurs circonstances, apparaître comme des officiers publics dont la mission principale est d'empêcher indirectement l'arbitraire des dépenses.

DU SERVICE

DES COMMIS D'ADMINISTRATION
A BORD DES BATIMENS DE L'ÉTAT.

INTRODUCTION.

Le commis d'administration, à bord d'un bâtiment de l'Etat, qui veut remplir consciencieusement ses devoirs, doit avant tout se bien pénétrer de ces principes généraux :

1° Toujours être en mesure de pouvoir se rendre compte à lui-même, ainsi qu'à l'autorité supérieure, par des pièces justificatives écrites, en bonne forme, de ce qu'il a reçu, dépensé, et du restant à bord en personnel, matériel, vivres, etc.

2° S'identifier avec toutes les formalités qu'il peut avoir à remplir réglementairement, en cours de campagne, et dans toute autre circonstance administrative, afin d'être apte à procéder promptement, régulièrement et sans hésitation.

3° Ne jamais oublier qu'il est directement responsable des pièces qu'il certifie véritables, ainsi que des actes qu'il est appelé à constater, et que la mission du capitaine du bâtiment, en matière de comptabilité, consiste à reconnaître et approuver les recettes ou les

dépenses, et à en sanctionner toutes les opérations.

4° En raison de cette responsabilité personnelle, réclamer qu'un ordre lui soit donné par écrit, lorsqu'il croira cet ordre contraire aux réglemens.

5° Rendre compte au capitaine de toutes ses opérations, ainsi que de l'exécution des ordres qu'il en a reçu, et même demander l'exécution de ceux qu'il jugerait nécessaires au bien de son service, et auxquels l'autorité du bord n'a pas toujours le temps de songer.

6° Etre inébranlable dans les déterminations administratives que le droit bien reconnu pourrait lui avoir fait prendre; mais se rappeler qu'il n'y a pas d'administrateur plus opposé au bien réel du service que celui qui est toujours prêt à jeter des hauts cris, à la moindre infraction réglementaire, touchant des formes intérieures et secondaires, quelquefois uniquement praticables à bord des grands bâtimens, pour lesquels les règlemens ont principalement été faits.

7° S'efforcer de tenir sa comptabilité constamment à jour et ne pas laisser cumuler les choses arriérées; c'est de cette négligence que surgit ordinairement le désordre et l'impossibilité de rendre des comptes.

Enfin je pense que, dans l'intérêt même du service maritime, les commis d'administration embarqués, tout en s'appliquant à maintenir la bonne harmonie entre eux et les autres officiers du bord, ne doivent pas se regarder comme des simples commis aux écritures, dirigés par les capitaines ou les officiers en second, et ne devant

être responsables de rien ; ce serait une déplorable erreur, dans laquelle pourraient tomber quelques jeunes commis d'administration, faute d'avoir bien saisi le sens principal des règlemens. Une pareille interprétation serait d'autant plus fâcheuse qu'elle tendrait à la déconsidération du corps entier. Si la loi a dû soumettre, à bord, le commis d'administration au contrôle de deux chefs, ces mêmes chefs sont aussi, par l'enchaînement de toutes les autres dispositions, placés en quelque sorte sous sa dépendance, en ce qu'ils ne pourraient exercer aucune illégalité administrative sans son concours volontaire, en admettant toutefois qu'un pareil cas pût se présenter.

Le plan et la nature de ce cours d'administration m'imposant la nécessité d'être concis, je me borne à traiter brièvement toutes les parties du service des commis d'administration embarqués ; quant aux lois, règlemens, décisions ministérielles, dépêches, tarifs, modèles, etc., relatifs à ce service, MM. les commis d'administration les trouveront réunis dans l'in-4° dont j'ai déjà parlé au commencement de cet ouvrage.

Cet excellent recueil leur offre l'immense avantage d'avoir à chaque instant sous la main, et surtout dans un seul volume, tous les renseignemens dont ils peuvent avoir besoin dans le cours de leur service à bord.

La comptabilité d'un bâtiment armé est divisée en neuf parties principales, savoir :

Le service à l'armement.

Le personnel.
Le matériel.
Les vivres.
L'état civil.
Le service dans les colonies et en pays étrangers.
Les prises, épaves, bris et naufrages.
La justice.
Le service à l'embarquement en cours de campagne.
Le service au désarmement.

DU SERVICE A L'ARMEMENT.

Lorsque le commis d'administration a reçu son ordre d'embarquement, il doit procéder immédiatement à l'ouverture du rôle d'équipage, conjointement avec le bureau des revues, où il trouve d'ailleurs tous les documens et renseignemens nécessaires à cette opération préliminaire.

Il réclame ensuite au bureau des travaux une expédition des feuilles d'armement dressées pour chaque maître, d'après lesquelles les directions et ateliers délivrent les objets qui doivent composer l'armement, et lorsqne toutes ces délivrances ont été effectuées et constatées, il dresse et arrête, au moyen des susdites feuilles, l'inventaire-balance général, contradictoirement avec le bureau des travaux : la concordance de ces deux inventaires sert à déterminer l'existant défi-

nitif des divers objets portés aux articles des maîtres, et autres comptables, qui en prennent charge, pour en compter ultérieurement avec le commis d'administration.

Ces deux premières opérations terminées, le commis d'administration se pourvoit des registres, règlemens et imprimés ci-après mentionnés, en se conformant d'ailleurs, quant à toutes les autres dispositions secondaires, à ce qui est prescrit dans l'ordonnance de 1827, et autres dispositions additionnelles.

NOMENCLATURE DES REGISTRES.

Rôle d'équipage.

Rôle de rations.

Contrôle signalétique.

Registre des délibérations du conseil.

— de caisse.

Journal des recettes et des dépenses.

Livret d'habillement.

Livret de solde.

Registre blanc pour l'enregistrement des consommations du matériel.

Registre pour l'enregistrement des recettes.

——— des procès-verbaux.

——— des jugemens de conseils de justice.

——— des inventaires des sacs de déserteurs morts à bord.

— de l'inventaire-balance.

— de situation journalière du personnel.

NOMENCLATURE DES RÈGLEMENS.

Recueil de lois et ordonnances relatives à l'administration des bâtimens armés.

Règlement portant fixation des objets à délivrer aux bâtimens de l'Etat.

NOMENCLATURE DES IMPRIMÉS.

Feuilles de journées.

Actes d'engagement des marins.

Feuilles des décomptes individuels ou états d'habillemens nominatifs.

Demandes numériques d'effets d'habillement.

Etats de cession d'effets faite de bord à bord.

Etats des mouvemens et mutations.

Etats d'effectif de solde.

Etats nominatifs pour servir aux paiemens.

Extraits du rôle d'équipage.

Imprimés ou feuilles de réclamations.

Plaintes en désertion.

Procès-verbaux d'inventaires d'effets.

Procès-verbaux de vente d'effets.

Actes de naissance.

Actes de décès.

Billets de demande grand format.

——— petit format.

Billets de remises grand format.

——— petit format.

Billets à réparer.

Etats de mouvemens pour consommation de vivres, journaliers.

——— de vivres de campagne.

Extraits de revues.

DU PERSONNEL.

Le personnel comprend la comptabilité générale et individuelle de tout ce qui a rapport au paiement, à l'habillement, aux services, etc., des officiers, marins et autres personnes embarquées.

Le rôle d'équipage, particulièrement destiné à suivre le compte personnel, est en même temps le registre matricule et celui de l'état civil du bord, la tenue de ce rôle réclame à ce titre la plus grande exactitude.

Le commis d'administration est particulièrement responsable de toutes les inscriptions ou annotations qu'il y porte, et il doit en conséquence n'en opérer aucune sans une pièce justificative, émanée de qui de droit.

Toutes les personnes embarquées sur le bâtiment, sans distinction, doivent être portées sur le rôle d'équipage, si le contraire avait lieu pour quelqu'un, le commis d'administration devrait méconnaître complètement l'existence d'un tel individu, et n'aurait en droit rien à constater à son égard, soit qu'il vint à décéder à bord, soit qu'il commit un délit à terre ou

sur le bâtiment. Du reste pour prévoir un tel embarras, si ce cas arrivait, le commis d'administration devrait avertir le capitaine des suites qui pourraient en résulter.

Les instructions et les divers tableaux annexés au rôle d'équipage, et la dénomination de chaque colonne, indiquent très clairement l'ordre dans lequel les personnes doivent y être portées, la place que doit y occuper chaque espèce d'inscription, et en un mot tous les renseignemens nécessaires pour en faire comprendre l'usage.

Les différentes parties relatives à la comptabilité du personnel sont :

Les embarquements.

Les débarquements.

Les mouvemens et situations d'équipage.

Les entrées et sorties des hôpitaux.

Les absences et désertions.

Les supplémens.

L'avancement.

La solde et accessoires.

Le traitement de table.

L'habillement.

La vente des sacs à bord.

Les réclamations des marins.

Les passagers.

Les apostilles.

Les emprisonnemens.

Les jugemens, etc.

DE L'EMBARQUEMENT.

L'inscription des individus sur le rôle d'équipage déterminant leur embarquement, le commis d'administration ne doit opérer cette inscription qu'en vertu d'un ordre légal, ou billet de destination, qu'il garde comme pièce justificative.

Les billets d'embarquement sont délivrés, savoir :

Pour les officiers militaires, par le major général de la marine.

Pour les officiers civils, par le préfet maritime.

Pour les agens des vivres, par la direction des subsistances.

Pour les magasiniers et autres surnuméraires, par le commissaire aux revues.

Pour les marins et les mousses, par la division.

Pour les marins provenant d'un autre bâtiment, par l'autorité de ce bâtiment.

Le commis d'administration doit s'assurer si les billets de destination ont été enregistrés au bureau des revues, et s'ils contiennent tous les renseignemens nécessaires; s'il y remarquait quelque lacune il devrait en réclamer la régularisation.

S'il arrivait que les circonstances de la navigation nécessitassent l'embarquement d'individus sans billet de destination, le commis d'administration devrait, pour être en droit de porter les susdits individus sur son rôle,

dresser un billet d'embarquement provisoire, qu'il ferait approuver par le capitaine du bâtiment.

Dans un port étranger, l'embarquement des marins rapatriés ou provenant d'autres bâtimens, doit être ordonné par le commandant de la station, par le consul, ou enfin par le capitaine du bâtiment, s'il n'y avait ni consul ni chef de station.

Dans tous les cas possibles d'embarquement, le commis d'administration s'applique à connaître le signalement, la filiation, le lieu de naissance, la date de la dernière entrée au service, celle du dernier avancement, etc., des nouveaux embarqués, et principalement leur situation financière.

L'inscription des hommes embarqués a lieu sur le rôle d'équipage, au répertoire alphabétique annexé au dit rôle, sur le contrôle signalétique, et à la suite du rôle des rations.

Le commis d'administration communique ensuite les billets d'embarquement aux capitaines des compagnies dont les embarquants doivent faire partie; dans le cas, toutefois, où ces hommes ne seraient pas munis d'un livret individuel et d'une feuille de compagnie.

Comme il pourrait arriver, au sujet des délégataires, que cette indication eût été omise sur leur billet de destination, il convient, dans l'intérêt des familles des gens de mer, et pour que le conseil soit fixé sur la nature des à-comptes de solde à payer, que le commis d'adminis-

tration consulte à cet égard les marins nouvellement embarqués.

DU DÉBARQUEMENT.

Suivant la règle ordinaire, il ne doit être débarqué aucun individu en cours de campagne, à moins de circonstances extraordinaires, et sur l'ordre écrit de l'autorité supérieure du lieu où ce mouvement est ordonné.

Si le capitaine du bâtiment jugeait convenable de débarquer un individu quelconque de l'équipage, en pays étranger, le commis d'administration devrait en réclamer l'ordre écrit, non pour cause de responsabilité, qui, en pareil cas, pèse toujours sur le capitaine; mais par principe de régularité, toutes les inscriptions et mouvemens portés sur le rôle devant être justifiés par des pièces.

Dans un port de France, nul débarquement ne doit s'effectuer sans l'autorisation du préfet maritime, excepté ceux qui ont pour objet les domestiques, agens des vivres, mousses auxiliaires non débiteurs, et autres surnuméraires qui n'ont contracté aucune espèce d'engagement envers la marine.

Les débarquemens individuels subordonnés à l'approbation du préfet maritime concernent ordinairement :

Les marins de l'inscription qui ont complété trois ans consécutifs de service :

Les novices de l'inscription âgés de 18 ans qui, après avoir été embarqués pendant deux ans, déclarent vouloir renoncer à la profession de marin;

Les officiers-mariniers de l'inscription, non incorporés dans les équipages de ligne, dont la mauvaise conduite ou l'incapacité nécessiterait le renvoi;

Les marins congédiés pour cause d'infirmités constatées par le conseil de santé;

Le débarquement d'un marin non incorporé dans les compagnies, passant immédiatement sur un autre bâtiment, peut s'opérer par le consentement mutuel des deux capitaines; dans ce cas le commis d'administration du bâtiment qui perd l'individu, arrête son compte, dresse sa situation financière, et s'il y a lieu un avis de dette en double expédition.

Une de ces expéditions lui est renvoyée avec récépissé par le conseil du bord où a passé le marin.

Il expédie aussi le billet de destination qu'il signe et qu'il fait viser par l'officier chargé du détail, et le commandant.

Ces sortes de mouvemens sont communiqués au bureau des revues par les commis d'administration des deux bâtimens.

Dans aucun cas le conseil d'administration du bord ne doit demander le débarquement des individus qui redoivent à l'Etat, lors même qu'ils auraient rempli toutes les autres conditions, à moins que ces individus ne

consentissent à faire remise de leur débet au receveur général.

Lorsque un homme de l'équipage s'adresse au commis d'administration comme ayant droit à son débarquement, ce comptable, après s'être assuré qu'il réunit bien toutes les conditions voulues, en rend compte au capitaine ; il en dresse ensuite un état, qui doit être soumis à l'approbation du préfet maritime ; lorsque cette approbation a été donnée, il porte le mouvement sur son rôle d'équipage, arrête le compte de l'individu, établit sa situation financière, et le conduit au bureau des revues, où le sectionnaire procède aux opérations subséquentes.

C'est dans les circonstances, où le droit au débarquement définitif, sous le rapport financier, ne peut être examiné par le bureau des revues compétent, que les commis d'administration doivent constater scrupulement la situation financière.

Du reste ils doivent d'autant plus être attentifs à prévoir les trop payés, par suite de congédiment indû, que leur propre intérêt le leur commande, ces débets définitifs étant repris sur le compte individuel du commis d'administration l'orsqu'ils proviennent de délivrances d'effets ou d'à-comptes de solde, communiqués trop tard au bureau des revues comptant de la dépense.

Cette responsabilité semblerait en droit devoir peser sur tous les membres du conseil ; mais en fait, et sui-

vant le cours ordinaire du service administratif, le commis d'administration doit seul en subir la conséquence, puisque sa mission principale est de compter.

DES MOUVEMENS ET MUTATIONS.

Situations d'équipage.

L'annotation des mouvemens et mutations étant la base de la comptabilité du personnel, on ne saurait trop s'appliquer à en assurer l'exactitude.

Le commis d'administration, à bord des bâtimens qui séjournent long-temps dans les ports de France, et surtout à bord de ceux qui sont affectés au transport des passagers, établit un registre de mouvemens et de situations journalières d'équipage, faisant connaître jour par jour le nombre et l'espèce de personnes présentes à bord. *(Voir le modèle n° 3.)*

On voit que cet enregistrement, établi avec plus ou moins de détail, suivant la composition du personnel du bâtiment, et concordant, quant à l'ordre et à la dénomination de ses colonnes, avec l'enregistrement tenu à la suite du rôle de rations peut servir :

1° A dresser l'état des mouvemens mensuels pour la direction des subsistances, après avoir fait concorder ses totaux avec les journées arrêtées à la suite du rôle des rations.

2° A découvrir plus facilement une erreur, si cette concordance ne se rencontrait pas d'abord.

3° A dresser l'état des mutations qui doit être transmis au bureau des revues.

4° A établir promptement les situations numériques d'équipage demandées, sans avoir la peine de faire sur le rôle un dépouillement long et sujet à erreur.

Indépendamment de tous les contrôles que cet enregistrement journalier peut faciliter, il offre encore l'avantage essentiel de présenter à chaque instant, sur une seule ligne, le nombre de chaque espèce d'individus embarqués.

A la fin du mois, dans les ports d'armement et en cours de campagne, toutes les fois que l'occasion le permet, le commis d'administration transmet au bureau des revues l'état des mouvemens survenus à bord, sans omettre tous les renseignemens donnant lieu à des annotations sur le rôle.

Cet état sert à confirmer l'exactitude des mouvemens, qui ont déjà été annotés sur le rôle d'équipage tenu au bureau des revues.

Le commis d'administration envoie pareillement à la même époque, à la direction des subsistances, un état de mouvemens, lequel, établissant le nombre d'ayant droit aux rations, doit être très exact, exactitude qu'il est facile d'observer, avec l'aide de l'enregistrement journalier mentionné ci-dessus. Lorsque des passagers, donnant lieu à des remboursements de

rations pour les autres ministères, ont été nourris à bord, ils sont portés numériquement, par corps, lieux et dates d'embarquement et de débarquement, dans la colonne observation du dit état; et si le nombre de ces passagers n'était pas trop considérable, il vaudrait mieux les y porter nominativement.

Le commis d'administration doit faire connaître journellement au commis aux vivres les mutations augmentant ou diminuant les distributions de rations.

Les situations d'équipage, à dresser conformément aux imprimés fournis par le bureau des revues, sont transmis chaque mois au commissaire de ce détail, lorsque les bâtimens sont sur rade, et dans les 24 heures de l'arrivée, au retour d'une campagne.

Immédiatement après l'appareillage du bâtiment, le commis d'administration demande, si on ne lui en donne pas l'ordre, à faire l'appel général de l'équipage. Il rend compte au capitaine et au second du résultat de cet appel, et s'il y a des absens, quel que soit leur grade, il en donne avis au commissaire des revues par la plus prochaine occasion.

Si par suite de cet appel il était trouvé à bord des individus étrangers à l'équipage, ils devraient être inscrits, à la suite du rôle, d'après un ordre écrit du capitaine, et ils seraient remis, en cas de relâche dans un port de France, à l'administration de la marine s'ils étaient Français, et en pays étranger entre les mains du consul de leur nation : à défaut d'agents consulaires ils n'en de-

vraient pas moins être mis à terre, à moins que l'autorité locale ne s'y opposât.

ENTRÉES ET SORTIES DES HOPITAUX.

Le commis d'administration reçoit du chirurgien-major les billets d'envoi à l'hôpital, datés et signés par cet officier; il remplit ensuite ou fait remplir, les indications marquées sur les dits billets, porte ces mouvemens sur le registre de situations, sur le rôle d'équipage et sur celui des rations. Ces billets certifiés par lui, visés par l'officier en second et enregistrés aux revues, servent à faire recevoir le malade à l'hôpital.

Le commis d'administration doit veiller à l'exactitude des nom, prénoms, filiation, lieux de naissance, etc., consignés sur le billet d'hôpital; car si ces renseignemens n'étaient pas exacts, et que le malade vint à décéder, il en résulterait de graves inconvéniens.

Que les hommes envoyés à l'hôpital soient ou non soumis à la comptabilité intérieure des compagnies, le commis d'administration ne doit pas rester étranger à l'inventaire de leurs sacs, et en exiger un récépissé de l'hôpital, afin de pouvoir en assurer la remise en cas de décès.

Comme membre du conseil d'administration et faisant fonction de capitaine d'habillement, il est intéressé à ce

que les effets des morts, déserteurs, ou autres absents débiteurs envers l'Etat, ne soient pas distraits de leur destination légale, le produit de la vente des dits effets devant diminuer les pertes fréquentes que font éprouver au trésor les débets définitifs.

S'il s'agit d'effets appartenant à des marins qui ne doivent rien à l'Etat, le commis d'administration doit encore, comme officier de l'état civil, concourir à faire jouir les familles ou, à défaut d'héritiers, la caisse des invalides de tout ce qui avait appartenu aux morts sans tester et cette surveillance est particulièrement nécessaire, lorsque les marins sont laissés dans les hôpitaux étrangers.

La sortie de l'hôpital est constatée par un billet signé du commissaire des hôpitaux, et elle donne lieu aux mêmes annotations que l'entrée.

La solde de présence cesse du jour de l'entrée à l'hôpital, elle est de nouveau acquise le jour de la sortie. Un tarif du 16 mars 1840, détermine la solde des marins et la retenue à exercer sur celle des officiers, pendant leur séjour à l'hôpital.

Le traitement de table cesse du jour de l'entrée à l'hôpital.

Les marins laissés aux hôpitaux, dans les colonies comptent pour la dépense sur leur bâtiment jusqu'au jour du départ, à partir duquel ils comptent à bord d'un des bâtimens français demeurant.

Dans les ports de France, les domestiques sans solde

ne sont admis dans les hôpitaux maritimes que lorsque les officiers auxquels ils appartiennent s'engagent à en rembourser les frais.

Cette mesure est aussi applicable aux domestiques des état-majors, lorsqu'ils réclament leur entrée à l'hôpital, au moment où ils cessent d'être embarqués.

Dans les ports où il n'existe pas d'hôpitaux maritimes l'autorité du bord ne doit pas intervenir pour l'admission de ces domestiques dans les hôpitaux civils.

Les domestiques avec solde qui, quoique malades, consentiraient à rester embarqués, ainsi que les domestiques sans solde qui auraient été blessés à bord, sont reçus et traités dans les hôpitaux maritimes sous les mêmes conditions que les marins.

DES ABSENS ET DES DÉSERTEURS.

Lorsque des hommes de l'équipage s'absentent du bord sans permission, l'officier chargé du détail fait dresser, par les fourriers des compagnies, leur billet de signalement qui, après avoir été signés du capitaine, sont envoyés au commissaire des revues, où il en est fait annotation sur le rôle, et transmission à la gendarmerie.

Toute absence illégale du bord entraînant réduction de service et de solde, le commis d'administration doit

tenir à être informé de l'envoi des signalements d'absens.

La cessation de la solde doit compter du jour même de l'absence ; mais pour le compte vivres, le commis d'administration ne porte l'homme en diminution que du jour suivant, parce que ordinairement le jour où le marin a quitté le bord il a été mis pour lui des rations à la chaudière.

Les absens ramenés par la gendarmerie, avant l'expiration des trois jours qui doivent consommer la désertion, sont renvoyés à la discipline du bord. Lorsqu'ils rentrent eux-mêmes volontairement, il est transmis au bureau des revues un nouveau signalement d'absent rentré, qui sert à faire cesser les perquisitions de la gendarmerie, après avoir été apostillé sur le rôle d'équipage du bord et sur celui du bureau.

Lorsque l'absence a duré plus de 72 heures, l'homme est en état de désertion et signalé comme tel : cette nouvelle période de l'absence donne lieu à trois expéditions de signalement, l'une de ces expéditions est transmise au quartier du marin, si c'est un inscrit ; l'autre au préfet du département, si c'est un homme du recrutement ; et la troisième, après avoir été enregistrée au bureau des revues, est envoyée à la gendarmerie du lieu.

Le commis d'administration doit demander à faire faire, en sa présence, l'inventaire des sacs des déserteurs.

Le déserteur rentrant volontairement occasionne de nouveau l'envoi d'un signalement de déserteur rentré,

en triple expédition, transmis comme les précédents, et le capitaine décide alors s'il faut envoyer ce déserteur à la prison de l'amiral, ou à Gervais, pour y être mis en jugement.

Si le déserteur est ramené par la gendarmerie, le commissaire aux revues l'envoie à la prison de l'arsenal, et transmet au capitaine du bâtiment une expédition du procès-verbal d'arrestation, pour être mise à l'appui de la plainte en désertion que cet officier est tenu d'adresser au préfet maritime.

Cette plainte doit être accompagnée du procès-verbal d'arrestation, d'un relevé des punitions dressé par les soins du capitaine de la compagnie, ou par ceux de l'officier chargé du détail, si le bâtiment est armé par des marins des classes, et d'un extrait du rôle d'équipage faisant connaître, s'il y a lieu, les absences antérieures et la dette du prévenu, circonstances qui doivent aggraver ou atténuer le délit. Cet extrait du rôle, certifié par les membres du conseil d'administration, doit être visé par le commissaire aux revues.

Les sommes dues aux marins, au moment de la désertion, doivent être confisquées au profit de la caisse des invalides; mais seulement celles acquises sur le bâtiment d'où il sont déserté, excepté dans les cas où le prévenu serait absous par jugement, ou que l'autorité ne donnerait pas suite à la désertion, en déclarant au bas de la plainte qu'il n'y a pas lieu à informer.

Le temps écoulé depuis le jour de l'absence illégale jusqu'à celui de la rentrée à bord, soit que le marin rentre volontairement, soit qu'il provienne de jugement, indépendamment de la perte de solde qu'il justifie, doit être retranché de la totalité des services de l'individu.

L'absent ou le déserteur rentrant à bord, soit après condamnation, soit qu'il n'y ait pas eu lieu à informer, donne lieu à une dernière annotation sur le rôle, exprimant toutes les circonstances qui ont résulté de la désertion ou de l'absence.

En pays étranger, les marins déserteurs ou absens sont poursuivis par les soins du consul français, à la requête de l'autorité du bord. Le remboursement des frais de ces arrestations est traité de gré à gré entre le consul et l'autorité locale; mais il ne doit pas cependant excéder 12 francs.

DES SUPPLÉMENS.

Lorsque l'armement d'un bâtiment est terminé, le commis d'administration reçoit de l'officier chargé du détail la liste des hommes qui doivent jouir des divers supplémens alloués; il s'assure que le nombre et l'espèce de ces supplémens sont bien réglementaires, en fait annotation sur le rôle d'équipage, et transmet au

bureau des revues une expédition de cette liste, pour que semblable annotation soit faite sur le rôle du bureau.

Il doit faire attention de ne pas porter deux supplémens au compte d'un même individu, attendu qu'il n'est pas probable qu'un matelot remplisse à la fois deux fonctions différentes, telles que chargeur et chef de pièce, gabier et timonier sondeur, etc.

Cette règle n'est pas sans exception : il est des supplémens, tels que la réunion des deux professions, l'enseignement élémentaire, le service de barbier, et autres semblables qui peuvent être accordés à des marins remplissant d'autres fonctions. Du reste toutes les fois qu'on est dans la nécessité de donner deux supplémens à un seul matelot, on doit en expliquer les motifs au commissaire aux revues, qui les approuve s'il y a lieu.

Les mutations dans la répartition des supplémens pouvant devenir un moyen de répression, d'une part, en les retirant à ceux qui ont démérité, et d'encouragement de l'autre, en les donnant à ceux qui font bien leur service, le commis d'administration inscrit sur le rôle les changemens de cette nature, que l'officier en second lui fait connaître, et il comprend ces sortes de mouvemens dans l'état à remettre au bureau des revues. Pendant leur séjour à l'hôpital, les officiers-mariniers et marins perdent leurs supplémens divers.

Le supplément à la mer des officiers leur est payé

par mois de 30 jours, comme la solde fixe; le mois de février leur est conséquemment compté pour 30 jours, et si un officier embarquait le 28 de ce mois, il lui serait payé 3 jours de solde et de supplément.

Les officiers des bâtimens en commission ou en disponibilité sont traités pour tous les supplémens, comme ceux des bâtimens armés.

Le supplément d'un lieutenant de vaisseau embarqué comme second est du tiers des appointemens fixes, au lieu du cinquième.

Les officiers passagers jouissent aussi de leur supplément à la mer.

Les divers supplémens des officiers-mariniers et marins leur sont payés à compter du jour de la revue d'armement jusqu'à celui de la revue de désarmement.

DE L'AVANCEMENT.

Les avancemens sont ordinaires ou extraordinaires.

1° Les avancemens ordinaires sont ceux donnés au choix par le conseil d'avancement formé à bord à la fin de chaque année, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 11 octobre 1836.

2° Ceux acquis de droit par les apprentis-marins du recrutement, ou de l'enrôlement volontaire, qui

ayant complété 18 ans d'âge et un an de navigation doivent passer à la troisième classe des matelots.

3° Ceux des novices de l'inscription maritime, après 18 ans d'âge et 18 mois d'embarquement, qui déclarent vouloir continuer la navigation.

4° Ceux prévus par l'article 4 de l'ordonnance du 17 mars 1824, accordant un avancement en classe aux matelots qui réunissent une de ces 3 conditions :

48 mois de navigation sur les bâtimens de commerce depuis l'âge de 18 ans.

36 mois de service sur les bâtimens de l'Etat, en temps de guerre, sans avoir obtenu d'avancement.

48 mois de service sur les bâtimens de l'Etat, en temps de paix, sans avoir obtenu d'avancement.

Les commissaires de l'inscription maritime signalent les droits de ces hommes sur leur billet de levée, ou par un certificat particulier ; même avis est donné au conseil d'administration du bord, par le commissaire aux revues : et si après trois mois d'embarquement ces hommes sont reconnus par le conseil aptes à passer à la classe immédiatement supérieure, ils y sont portés du jour de leur embarquement. Les procès-verbaux dressés pour ces sortes d'avancemens sont soumis seulement à l'approbation du commissaire des revues.

Les avancemens des hommes de la première catégorie ont lieu sur des procès-verbaux conformes au modèle annexé à l'ordonnance du 31 octobre 1836, ces

procès-verbaux sont dressés par le commis d'administration secrétaire de tous les conseils d'avancement tenus à bord, lequel a voix représentative en ce qui concerne l'âge et le temps de service exigés, savoir : un an de service dans le grade immédiatement inférieur, pour l'avancement en grade, et 6 mois dans la classe immédiatement inférieure, pour l'avancement en classe. La manière de procéder à ces avancemens et le nombre qui en est accordé à chaque espèce de bâtiment, sont déterminés dans l'ordonnance 1836.

Ces avancemens ordinaires, approuvés seulement par le commissaire aux revues, sont apostillés sur le rôle d'équipage.

Pour les apprentis-marins du recrutement qui réunissent les conditions pour passer matelot de troisième classe, il en est dressé un état que le commis d'administration soumet au visa du commissaire aux revues et à celui du conseil de la division.

S'il s'agit des novices de l'inscription maritime, l'état en est soumis à la vérification du commissaire de leur quartier : ces états doivent être accompagnés d'un certificat du conseil d'administration, constatant que le novice a été consulté et qu'il a accepté les conséquences de son inscription définitive.

Le commis d'administration, qui dans cette circonstance a les attributions du commissaire des classes, ne doit pas négliger de faire connaître à ces novices les conséquences de leur refus ou de leur acceptation.

La réponse du commissaire du quartier, fait connaître la date de ces sortes d'avancemens qui sont alors apostillés sur le rôle d'équipage.

Les avancements extraordinaires sont ceux accordés pour actions d'éclat, ou par mesure exceptionnelle, tels que ceux prescrits par les dépêches des 23 janvier et 18 mars 1841.

Ces procès-verbaux d'avancements extraordinaires doivent être soumis à l'approbation du ministre, par l'entremise du commissaire aux revues qui les vérifie, et celle du préfet maritime qui les transmet avec ses observations.

Tous les procès-verbaux et états d'avancement doivent être faits en double expédition, l'une restant entre les mains du commis d'administration, l'autre devant être adressée à qui de droit ; cette expédition est ensuite renvoyée au conseil du bord avec approbation, et c'est alors seulement que ces avancements doivent être inscrits sur le rôle d'équipage.

Il convient, en cours de longue campagne, de délivrer aux marins qui ont été portés sur les procès-verbaux d'avancement, un extrait de ces actes ; c'est une garantie à leur donner en considération des événements de mer qui pourraient retarder la transmission ou occasionner la perte totale des dits procès-verbaux.

L'avancement donné illégalement donne lieu à un trop payé dont la reprise est faite sur le compte du commis d'administration, responsable, en ce qui a rapport à l'âge

et au temps de service exigés pour l'avancement des marins.

Depuis les dispositions prises par M. de Rigny, en 1832, tendant à restreindre l'effectif des maîtres, considérablement accru à cette époque, les pouvoirs des conseils d'avancement s'étendent jusqu'au grade de second maître de première classe : ils ont seulement la faculté de faire, à certaines époques déterminées des états de propositions pour le grade de maître.

Les avancemens en grade ou en classe ne donnent plus lieu aux transpositions de folios sur les rôles, le mode de liquidation actuel ne réclamant plus cette mesure complicatrice.

DE LA SOLDE ET ACCESSOIRES.

On distingue trois espèces de solde, déterminées dans le tarif du 1er janvier 1839.

Solde de présence.

Solde de congé.

Solde d'hôpital.

La solde des officiers se paie par mois de trente jours, celle des officiers-mariniers, marins et autres par jour.

Les officiers remplissant temporairement des fonctions supérieures à leur grade, n'ont droit qu'à la solde du

grade dont ils sont titulaires ; cette mesure est pareillement applicable aux marins remplissant les fonctions d'officier, par suite de circonstances de la navigation.

Les marins ou autres renvoyés en France par les bâtimens de l'Etat en cours de campagne, comptent à bord du bâtiment où ils prennent passage.

Ceux renvoyés en France sur des bâtimens de commerce, conservent leur solde sur les bâtimens d'où ils proviennent, jusqu'au jour de leur admission en libre pratique, où ils reçoivent une destination ultérieure.

La solde de congé des marins ne leur est payée qu'à leur retour sur leur bâtiment, les prolongations de congé sont accordées sans solde. Sont pareillement privés de cette solde les marins qui ne rejoignent pas à l'expiration de leur congé.

Les domestiques passagers, auxquels l'Etat accorde une solde, jouissent de cette solde lorsqu'ils accompagnent les officiers auxquels ils sont attachés ; ceux embarqués isolément n'ont droit qu'à la simple ration de marin.

Les agents des vivres embarqués comme passagers, pour aller servir sur un bâtiment, ou comme renvoyés en France pour des causes indépendantes de leur volonté, jouissent de leur solde de présence.

Les accessoires de la solde comprennent :

Le supplément à la mer des officiers.

Les divers suppléments des officiers-mariniers et marins, mentionnés dans le tarif du 1er janvier 1839.

Les hautes paies d'ancienneté ou chevrons.

Les frais de bureau.

Les gratifications pour exercices du tir, fête du Roi, et autres circonstances extraordinaires.

Les frais de voyages, conduites et vacations.

Le traitement de table, etc.

La solde se paie à terme échu, et jamais à l'avance, à moins que le ministre de la marine en donne l'ordre.

La solde mensuelle des officiers se paie intégralement, excepté lorsqu'il y a délégation ou dette.

Le remboursement de ces dettes envers l'Etat s'opère par des retenues mensuelles qui ne doivent pas excéder la moitié des appointemens.

La solde journalière des agents des vivres, domestiques et autres surnuméraires, n'est passible d'aucune retenue, à moins d'apostille ordonnée judiciairement.

Il est exercé sur la solde des officiers-mariniers et marins une retenue de 40 centimes par jour, et de 25 centimes sur celle des mousses, pour garantir le mieux possible les avances que le gouvernement est obligé de faire pour fournitures d'habillement, assurer le paiement des délégations aux familles, et le recouvrement des trop payés par suite d'apostilles.

Le compte solde individuel est réglé chaque année par le décomptage du rôle : la différence entre la somme acquise par chaque individu et les à-comptes qui lui ont été payés en solde, en délégation, habillement, etc., détermine ce qui lui est dû pour parfait paiement de

l'année, ou le trop payé qui doit être repris sur le nouveau rôle.

Ainsi, par exemple, un marin qui aurait acquis 365 jours de présence, pour le compte duquel il n'aurait été fait aucune remise ni fourniture, et qui enfin aurait été payé régulièrement à la fin de chaque mois, recevrait un décompte définitif de 365 fois 40 centimes, ou 146 f.

La solde et accessoires sont payables au conseil d'administration, qui en est comptable et responsable en ce qui concerne le dépôt qui en est fait dans la caisse, et les soins à prendre pour la translation de cet argent du trésor à bord.

Les sommes reçues du trésor pour paiement des équipages, sont remises par le conseil entre les mains du commis d'administration, faisant fonctions de quartier-maître trésorier, lequel est tenu d'en justifier l'emploi, soit aux yeux du conseil, soit aux yeux de la commission nommée plus tard pour examiner ses comptes.

La justification à en donner au conseil d'administration du bord, consiste en états de répartitions émargés par les parties prenantes.

Le vu bon à porter en dépense de ce même conseil justifie l'emploi des sommes qui lui ont été remises par le payeur.

La solde acquise par les état-majors et équipages se paie, dans les ports de France, à la fin de chaque mois; en cours de campagne, dans les proportions de un mois sur quatre.

On doit avoir soin de ne payer aux marins que des à-comptes proportionnés à leur situation financière, pour ne pas rompre l'équibre qui doit exister entre les sommes acquises et les sommes payées. Il vaut mieux que le marin soit créditeur que débiteur, son propre intérêt et celui de sa famille voulant qu'on lui ménage des ressources pour l'avenir.

Lorsque des marins, par leur mauvaise conduite, c'est-à-dire leurs absences multipliées, réduisent tellement leur crédit qu'il ne peut suffire à éteindre leur dette d'habillement, on peut, indépendamment de la retenue ordinaire de 40 centimes, retenir le tiers de ce qui reste à leur payer.

Ceux qui à la fin de l'année restent débiteurs envers l'Etat, ne doivent pas être compris dans le dernier paiement; d'après ce principe, le marin embarquant avec dette, comme passager sur un bâtiment, ne doit y recevoir aucun à-compte de solde, si cette dette est plus forte que la somme acquise sur ce bâtiment.

Le commis d'administration est particulièrement responsable de l'application de ces deux dernières dispositions; il doit signaler au président du conseil les hommes qui se trouvent dans ce cas.

Dans les paiemens individuels que le commis d'administration est appelé à faire, il doit s'abstenir d'exercer aucune retenue matérielle : celles qui doivent être faites légalement pour dégâts, apostilles, etc., sont retranchées en totalité, et préalablement de la somme néces-

saire pour effectuer le paiement, et ne sortent point du trésor.

MANIÈRE DE PROCÉDER AU PAIEMENT DE LA SOLDE.

Lorsque le commis d'administration a reçu du capitaine l'ordre de payer un à-compte de solde et accessoires à l'état-major et à l'équipage, il dresse les états suivants :

1° Un état nominatif des officiers, comprenant dans quatre colonnes : la solde fixe des officiers militaires et élèves de première classe; la solde fixe des commis d'administration entretenus ; la solde fixe des chirurgiens entretenus; les supplémens de tous les officiers indistinctement, ainsi que la solde et le supplément des officiers auxiliaires, y compris la solde des élèves de deuxième classe et des volontaires. Cette distinction, suivant la classification des dépenses par chapitres, est indispensable en ce que le total de chaque colonne nécessite un mandat séparé.

Si le nombre d'officiers composant l'état-major ne pouvait entrer dans le mandat, cette pièce devant alors être faite numériquement, le commis d'administration ferait quatre états nominatifs séparés pour être mis à l'appui de ces quatre mandats.

2° Un état d'effectif numérique comprenant la solde et les supplémens de l'équipage, pour être annexé au mandat.

3° Un état nominatif des officiers-mariniers, marins

et autres composant l'équipage, portant décompte de la solde et supplémens.

Si le bâtiment est armé par des compagnies ou sections de compagnie, ces derniers états sont dressés par les soins des capitaines de ces compagnies, à l'exception de l'état des agents des vivres et autres surnuméraires, qui est toujours dressé par le commis d'administration.

Tous ces états doivent être faits en double expédition, l'une pour être déposée au bureau des revues, l'autre pour rester entre les mains du commis d'administration comme pièce justificative. Les bâtimens étrangers au port les dressent en triple expédition.

Ne doivent pas être portés sur ces états de paiement, les officiers et les marins absens pour quelque cause que ce soit.

Après s'être assuré que les à-comptes de solde portés sur ces états sont conformes à ce qui doit être payé aux individus, conformément au règlement et aux indications du rôle d'équipage, le commis d'administration en remet une expédition au bureau des revues sur laquelle le sectionnaire expédie les divers mandats. Lorsque ces mandats, revêtus de toutes les vérifications et signatures qui en établissent la validité, sont rendus au commis d'administration, il prend de nouveau les ordres du capitaine, dresse et fait signer par le conseil la délibération par laquelle il est autorisé à recevoir les fonds du payeur de la marine; fait ensuite acquitter ces mandats par les membres du conseil,

dresse le bordereau récapitulatif des sommes nettes qu'il doit recevoir, et se rend au trésor, avec la caisse du bord, sur laquelle doit être fixée une bouée.

Le commis d'administration est de droit intéressé à l'exécution de cette mesure; car si un évenement de force majeure occasionnait la perte de l'argent, et que toutes les précautions nécessaires n'eussent pas été prises, cette perte pèserait sur la responsabilité du conseil dont il fait partie.

Après avoir reçu les fonds, il en fait certifier la recette sur son livret de solde par le payeur, le renferme dans la caisse et en accompagne le transport à bord. Si la répartition de ces fonds était ajournée par les ordres du capitaine, il les laisserait dans la caisse à trois clefs, en garderait une et remettrait les deux autres au capitaine et à l'officier en second. S'il reçoit l'ordre de payer immédiatement, il remet à chaque capitaine de compagnie le montant des sommes qu'ils ont à payer, et constate ce versement par le récépissé de ces officiers, porté sur l'expédition des états qui lui restent.

Il procède ensuite au paiement de l'état-major, en faisant émarger chaque officier, et ensuite à celui du petit état-major, des agens des vivres et autres surnuméraires, en ayant soin d'apostiller ce paiement sur les livrets individuels de ces derniers. L'usage de donner un livret aux surnuméraires est préférable à celui de les faire émarger, attendu qu'il arrive souvent que la

majeure partie de ces agents ne savent pas signer.

Le paiement étant achevé, le commis d'administration en rend compte au capitaine et à l'officier en second, il apostille ensuite en tête du rôle et au compte individuel de chacun les sommes payées, fait porter sur ses états le vu bon à porter en dépense du conseil, et mentionne cette opération sur le registre de caisse et sur le journal des recettes et des dépenses.

On voit par toutes ces formalités que les fonds destinés au paiement des état-majors et équipages sont payables au conseil d'administration; que le dit conseil, d'après une délibération, autorise le commis d'administration, faisant alors fonctions de quartier-maître trésorier, à recevoir ces fonds du payeur de la marine et que leur recette définitive est constatée par l'apostille qui en est faite sur le livret de solde; que le commis d'administration justifie l'emploi des sommes qui lui ont été remises par le conseil, aux yeux de ce même conseil, par les reçus des capitaines de compagnie, les émargemens des officiers et des surnuméraires; que le *bon à porter en dépense*, mentionné par le conseil sur les états qui ont servi au paiement, dégage la responsabilité particulière du commis d'administration, et qu'enfin la concordance entre ces opérations financières, mentionnées sur le registre de délibérations, le registre de caisse, le journal des recettes et des dépenses, et les pièces justificatives, établit la dépense définitive et la décharge du conseil.

Lorsque par suite d'envoi aux hôpitaux, d'absences illégales, ou de tous autres mouvemens survenus après la cloture des feuilles de paiement, il reste entre les mains du commis d'administration des sommes qui ne peuvent être payées aux individus pour lesquels elles avaient été demandées, il doit, si le départ du bâtiment ou l'absence prolongée de ces individus ne laisse pas espérer de leur en faire le paiement, en donner avis au bureau des revues, pour que l'apostille qui a suivi l'expédition des mandats soit annullée. Il met ensuite ces sommes en dépôt dans la caisse, après en avoir fait mention sur les divers registres du conseil, pour être plus tard remises aux parties intéressées, ou à d'autres personnes de l'équipage, au moyen d'un état de virement de fonds. Une expédition de ces états est envoyée au port qui compte de la dépense, dans le cas où la campagne se prolongerait trop long-temps. Il est bon de faire remarquer que ces sortes de virements de fonds tendant à payer à un marin plus que ce qui doit lui être payé, on ne doit employer ce moyen de liquidation qu'avec ménagement, et qu'il vaut mieux comprendre ces sortes de sommes dans le premier paiement général, en diminuant d'autant la totalité des fonds nécessaires au dit paiement.

TRAITEMENT DE TABLE.

On distingue à bord de chaque bâtiment de l'Etat trois sortes de tables :

La table du commandant.

La table des officiers.

La table des élèves.

Le traitement alloué pour la table des commandants varie suivant le grade de ces officiers et le rang des bâtimens qu'ils commandent. *(Voir le tableau annexé au recueil des lois de 1840, page 117.)*

Celui des officiers militaires et civils de tous grades, non commandants, est ordinairement de 2 fr. 25 cent. par jour.

Celui des élèves et volontaires est de 1 franc.

Dans les colonies et autres lieux prévus par les règlemens, le traitement est appelé colonial et augmenté du tiers, pour les commandans, et de la moitié pour les officiers et élèves. Cette augmentation, accordée en raison de la cherté des vivres, compte du jour de l'arrivée au lieu y donnant droit jusqu'au passage du tropique, lorsque le bâtiment effectue son retour dans les ports de France.

Les officiers des bâtimens stationnés sur la côte d'Afrique jouissent du traitement colonial, ceux des autres bâtimens affectés au transport des troupes de l'Algérie jouissent du même avantage après un mois de séjour dans ces parages.

Le traitement colonial est accordé pour tous les officiers militaires passagers, à compter du jour de leur embarquement en Afrique jusqu'à celui de leur débarquement en France.

Du reste cette allocation subordonnée au cours de certaines causes locales est trop variable pour qu'on puisse la soumettre à des règles positives.

Le commis d'administration ne doit pas rester étranger à la comptabilité du traitement de table, soit comme plus apte à en connaître les règles, soit comme intéressé, puisque les trop payés provenant de cette allocation sont repris au compte individuel de chaque officier.

Sur la demande des chefs de table, et ordinairement à la fin de chaque mois, le commis d'administration détermine les sommes acquises pour traitement pendant le mois écoulé et en dresse un état nominatif comprenant le capitaine, le chef de table des officiers, et celui des élèves.

Cet état signé par lui, visé par l'officier en second et par le commandant, est remis au sectionnaire qui après vérification expédie un mandat collectif, ou trois mandats particuliers, qui sont ensuite remis aux chefs de table, au nom duquel ils sont ordonnancés.

Une expédition de cet état doit rester comme pièce à l'appui de l'enregistrement porté au commencement du rôle.

HAUTES PAIES D'ANCIENNETÉ.

Les officiers-mariniers et marins provenant du recrutement ou de l'engagement volontaire, et les marins de l'inscription maritime, lorsqu'ils sont embarqués sur les bâtimens de l'Etat, jouissent, après sept années de service, de la haute paie journalière d'un chevron à 12 centimes par jour; après quatre années d'activité, à compter du jour où il leur a été alloué le premier chevron, ils ont droit à un deuxième qui leur est payé 15 centimes.

Cette haute paie étant essentiellement applicable aux corps organisés, n'est point compris dans l'évaluation des services y donnant droit, le temps passé sur les bâtimens de commerce.

Les mécaniciens civils, embarqués sur les bâtimens à vapeur, ayant acquis précédemment des services dans les forges ou fonderies des ports militaires, n'ont droit à la haute paie d'ancienneté qu'à compter du jour où ils contractent un engagement. C'est dans ce même esprit d'assimilation que les pilotes côtiers, les magasiniers, les capitaines d'armes civils, les maîtres armuriers, n'ont pas droit à cette haute paie.

La haute paie d'ancienneté est payable dans toutes les positions du service de l'individu, qu'il soit présent au corps, à l'hôpital, ou en congé, et elle ne doit pas être comprise dans les diverses retenues à exercer sur la solde.

HABILLEMENT.

Il est établi à bord des bâtimens de l'Etat qui naviguent au long cours, un approvisionnement d'effets de prévoyance réglé sur la force numérique de l'équipage et sur la durée présumée de la campagne.

Le conseil d'administration du bord est collectivement responsable de la conservation de ces effets : le commis d'administration chargé des distributions, comme faisant fonction de capitaine d'habillement, doit se regarder en fait comme plus particulièrement responsable de leur nombre, quoique en droit le montant des déficits reconnus par suite des redditions de comptes, soit imputables au conseil.

Sur une demande numérique en double expédition, arrêtée et acquittée par le conseil du bord, visée par le conseil d'administration de la division et approuvé par le préfet maritime, le capitaine d'habillement fait opérer la délivrance de ces effets.

Une de ces demandes est envoyée à la division où, après enregistrement, elle est apostillée sur le rôle; l'autre, après avoir été enregistrée sur le livret d'habillement du conseil du bord, reste au bureau d'habillement.

Le dit livret arrêté par le capitaine d'habillement, et certifié par le conseil d'administration de la divison constate la recette.

Les bâtimens auxquels la nature de leur service permet d'être souvent dans le port d'armement, pouvant

se passer d'approvisionnement de prévoyance, se bornent à demander, une fois dans chaque trimestre, ou plus souvent si les circonstances l'exigent, les effets nécessaires pour compléter les sacs de l'équipage.

Les capitaines des compagnies, ou un autre officier, à bord des bâtimens armés par des marins de l'inscription, remettent au commis d'administration les états nominatifs des officiers-mariniers et marins, indiquant le nombre et l'espèce d'effets à délivrer à chacun, suivant la revue des sacs préalablement passée par ces officiers militaires.

Lorsque le commis d'administration a vérifié la totalité de chaque espèce d'effets, il en dresse une demande numérique, laquelle après avoir été revêtue des mêmes signatures que celles dressées pour l'approvisionnement de prévoyance, sert à faire opérer la délivrance.

Le commis d'administration présent à cette distribution comme membre du conseil, reçoit du distributeur d'habillement les effets demandés, il les remet à fur et à mesure au capitaine de la compagnie qui les fait distribuer immédiatement, au moyen de la liste de répartition. La distribution étant terminée, le commis d'administration en vérifie l'exactitude par un appel, et en fait constater la recette de la même manière que ci-dessus.

Il lui est ensuite remis une expédition de l'état nominatif de répartition, certifié par le capitaine de la compagnie ; ces états partiels servent à dresser l'état trimes-

triel de délivrance d'effets dont une expédition est transmise au commissaire des revues, et l'aure devant rester comme pièce justificative de dépense. Le commis d'administration procède ensuite à l'enregistrement sommaire et individuel de ces effets sur le rôle d'équipage.

Les délivrances d'effets sur l'approvisionnement en cours de campagne, sont faites par les soins des commis d'administration, sur des demandes nominatives dressées et certifiées par les capitaines et visées par le commandant. Ces demandes, servant de récépissés provisoires, servent ensuite à dresser l'état trimestriel.

La détérioration des effets de prévoyance, lorsqu'elle ne vient pas de force majeure dûment constatée, est à la charge du capitaine et de l'officier en second, seuls aptes à faire placer les dits effets dans le lieu du bâtiment le plus convenable.

Si malgré toutes les précautions possibles, prises pour la conservation des dits effets, il s'en trouvait d'avariés lors de la visite mensuelle, le résultat de cette visite serait constaté par un procès-verbal, et inscrit sur les journaux du bord et sur le rôle d'équipage. La commission chargée d'examiner les dits effets au désarmement, ou lors de leur réintégration au magasin, transmet avec ses observations le dit procès-verbal au préfet maritime qui fait statuer par le ministre, s'il y a lieu à imputer la valeur des effets détériorés au compte du conseil, ou de l'en décharger.

Chaque recette ou délivrance d'effets d'habillement

donne lieu, ainsi que chaque paiement de solde, à une délibération du conseil, mentionnée sur le journal des recettes et des dépenses.

Les surnuméraires n'ont droit à aucune avance d'effets d'habillement.

Il ne doit être délivré aucune espèce d'effets aux marins, pendant les six derniers mois qu'ils ont à passer au service, à moins de nécessité absolue.

En principe, toute délivrance d'effets doit toujours être, autant que possible, proportionnée aux sommes acquises par les marins. La mission principale de l'administration de la marine ayant pour objet l'économie des deniers de l'Etat, autant que l'intérêt privé des marins; en ce sens que des effets délivrés à ces marins, au moment où ils auraient droit à leur congé, feraient ajourner leur congédiement, et dans plusieurs autres cas tendraient à augmenter la dette flottante ou les débets définitifs.

A moins de nécessité absolue il ne doit pas être délivré des effets aux marins embarqués comme passagers.

Le remboursement des effets d'habillement avancés aux marins a lieu ainsi que nous l'avons déjà dit sur des retenues exercées sur la solde.

La retenue pour les hommes présens, à terre comme à la mer, est de 40 centimes, et de 25 centimes pour les mousses.

Il est retenu aux absens la totalité de leur solde de congé ou d'hôpital, lorsque ces allocations sont inférieures à la retenue règlementaire d'habillement.

Les marins débiteurs au moment de leur congédiement, à moins que leur dette soit au dessous d'un franc, ont la faculté de remettre à la division ceux de leurs effets qui seraient en bon état; la valeur de ces effets, appréciée par une commission, entre en déduction de leur débet.

Cependant les marins congédiés par mesure générale, avant d'avoir accompli deux années de service, sont dégrévés de la moitié de la somme dont ils resteraient débiteurs après la remise sus-mentionnée.

Quant au débet du marin mort au service, il reste à la charge de l'État, déduction faite du produit de son sac.

Lorsque des marins ont perdu leurs effets par suite d'évènemens de force majeure, il en est dressé un procès-verbal, d'après lequel on délivre de nouveaux effets à ces marins, en les dégrévant d'une somme égale à la valeur des effets perdus.

En cours de campagne, et en cas de nécessité, il peut être opéré des cessions ou versemens d'effets d'habillement, de bâtiment à bâtiment; ces états de cession, conformes au modèle réglementaire, indiquant le prix de chaque effet et la valeur totale du versement, doivent être mentionnés sur les livrets d'habillement des deux bâtimens et soumis aux mêmes

formalités que toutes les autres pièces de dépense.

SAVON ET TABAC.

La facilité qu'ont les bâtimens en cours de campagne de se procurer des fonds par le moyen des traites tirées sur le trésor public, ayant fait supprimer les avances de solde que l'on payait aux équipages, il a été nécessaire d'établir à bord, indépendamment des approvisionnemens en effets, des approvisionnemens en savon et tabacs.

Ces objets de première nécessité sont délivrés sur des demandes ordinaires par les soins du garde magasin général ; leur dépense est justifiée de la même manière que l'habillement.

Leur distribution doit fixer l'attention du commis d'administration , le déchet résultant du desséchement de ces objets, donne lieu à un procès-verbal de perte. Le ministre a exprimé par une dépêche, combien ce mode de recouvrement est préférable et il engage les conseils d'administration des bords à le mettre en pratique.

VENTE DES SACS DES ABSENS, DES DÉSERTEURS, DES MORTS, ETC.

Les sacs des marins absens au départ du bâtiment, des déserteurs, des condamnés ou des morts en cours de campagne, doivent être vendus publiquement, aux enchères, à bord du bâtiment, dans le délai de deux mois.

Le commis d'administration peut demander au capitaine l'exécution de cette mesure , prescrite dans l'in-

térêt de la marine, et celui des marins ou de leurs familles.

Ces sacs d'hommes absens, oubliés dans les soutes inaérées du bâtiment, perdent nécessairement de leur valeur intrinsèque, diminuent d'autant le remboursement de la dette, ou ne rapportent aux héritiers, auxquels la remise en est faite, qu'une somme inférieure aux frais de leur transport; tandis qu'à bord, vu souvent l'insuffisance de l'approvisionnement, il est plus facile d'en retirer leur véritable valeur.

Ces ventes de sacs sont présidées par l'officier chargé du détail et le commis d'administration. La mission du premier est de veiller à ce que la mise à prix de chaque effet ne monte pas trop haut, à cause de l'obstination et des besoins des enchérisseurs. Le commis d'administration doit veiller à ce que l'effet ne soit pas adjugé à trop bas prix, ou plutôt ces deux officiers doivent agir de concert pour concilier autant que possible les intérêts de l'état, des débiteurs et des acheteurs.

Cependant une circulaire du 12 octobre 1836 remarque que cette disposition ne pouvait pas toujours être rigoureusement exercée ; mais comme ces sortes de ventes ont aussi pour but de punir les marins qui manquent volontairement les départs, il est recommandé à MM. les commandans de faire conserver les dits sacs dans le meilleur état possible, afin d'en tirer bon parti, lorsque la vente pourra en être effec-

tuée, soit à bord, soit à la division, s'il y avait impossibilité de les vendre à bord du bâtiment.

Dans le cas où les sacs des marins condamnés ou morts sont réclamés par eux mêmes, ou par leur famille, remise doit leur en être faite, lorsque toutefois ces marins ne doivent rien ou que leurs familles s'engagent à verser au trésor public le montant de la dette.

Du reste les marins condamnés ne devant rien à l'Etat emportent de droit tous leurs effets.

Les sacs des marins embarqués décédés dans les hôpitaux ou à bord des bâtimens sur rade, ainsi que ceux des déserteurs, lorsque le bâtiment est sur le point de faire une campagne lointaine, sont vendus par les soins de la division. Cette mesure ayant pour but de combler plutôt la dette laissée par ces marins, de répondre plus tôt aux réclamations des familles, ou enfin d'épargner au trésor la charge d'avancer de nouveaux effets aux marins absens ou déserteurs, rentrés après le départ du bâtiment.

DES PASSAGERS.

Le commis d'administration ne doit inscrire aucuns passagers sur le rôle d'équipage que d'après un ordre d'embarquement, afin de pouvoir justifier de leur dépense, et pour être en droit de reconnaître leur

présence à bord dans le cas de décès, ou dans d'autres circonstances de l'état civil ou judiciaire.

Les ordres d'embarquement des passagers, dans les ports de France, sont délivrés par l'autorité supérieure du corps auquel appartiennent ces passagers; ces ordres doivent être approuvés par le préfet maritime et visés par le commissaire des revues qui constate l'embarquement.

Dans les ports étrangers, ces ordres motivés sont donnés par les consuls ou autres agents diplomatiques. Du reste, règle générale, les ordres d'embarquement quelconque doivent toujours être approuvés par l'autorité maritime du lieu où l'embarquement s'effectue, et à défaut par le capitaine du bâtiment, puisque cette autorité maritime est la seule qui, en matière de comptabilité, puisse être légalement reconnue par le commis d'administration.

Ces ordres doivent porter les noms et prénoms, les grades ou qualités des passagers, la table à laquelle ils ont droit d'être nourris, et le motif de leur embarquement. Il serait même à désirer qu'ils fussent toujours accompagnés d'un état de filiation, pour avoir au besoin, les renseignemens nécessaires à la rédaction des actes de l'état civil.

L'occupation de l'Algérie, depuis 1830, ayant donné lieu à un transport continuel de passagers de divers corps, il a été réglé entre les ministères étrangers et celui de la marine le remboursement de ces frais

(*Voir le recueil de lois et ordonnances, page* 239.)

Ce remboursement s'élevant à des sommes considérables, il importe d'en dresser les états avec la plus scrupuleuse attention.

Les bâtimens à vapeur affectés à la correspondance d'Afrique distinguent 13 espèces de passagers :

1° Officiers-généraux ou supérieurs et autres assimilés, nourris à la table du commandant.

2° Officiers ordinaires ou assimilés, nourris à la table des officiers.

3° Les passagers à la table des élèves.

4° Ceux admis à la table des maîtres.

5° Les militaires et autres simples rationnaires.

6° Les civils indigents simples rationnaires.

7° Les officiers militaires et civils de la marine à la table de l'état-major.

8° Les élèves et les volontaires, les écrivains de la marine non embarqués comme commis d'administration, et les chirurgiens de troisième classe non embarqués comme chirurgiens majors, à la table des élèves ; mais à celle de l'état-major, avec traitement d'officiers, si le bâtiment ne comportait pas de table d'élèves.

9° Marins passagers avec solde.

10° Marins passagers sans solde.

11° Passagers militaires ou civils sans aucune allocation.

12° Passagers civils de la poste.

13° Français rapatriés.

Tous ces passagers nominativement enregistrés doivent être autant que possible sur le rôle d'équipage.

Le commis d'administration reçoit de l'officier chargé du détail les ordres d'embarquement et états de filiation des passagers; il s'assure que toutes ces pièces sont revêtues des formalités qui les rendent valables. S'il y remarquait quelque irrégularité de nature à retarder le paiement des frais de table, il en rendrait compte au capitaine ou au second, pour en réclamer la rectification à qui de droit, et si cette rectification ne pouvait être opérée pour cause du départ du bâtiment, il en serait dressé un procès-verbal justificatif pour garantir l'obtention des frais de table, qui dans aucun cas, excepté celui de double emploi, ne peuvent être soustraits aux état-majors.

Le commis d'administration demande ensuite à constater la présence de ces passagers par un appel, avant ou après le départ, en rend compte au capitaine et porte en diminution les passagers manquants.

Si des motifs de service ne permettaient pas au capitaine de lui donner les moyens de faire cet appel, il devrait en prendre acte pour y avoir recours au besoin.

Il est arrivé que des officiers passagers militaires, ayant manqué le départ du bâtiment sur lequel ils avaient primitivement été destinés, ont pris passage sur le courrier suivant, et qu'ils ont figuré pour la dépense sur les états de frais de passage dressés par les deux

bâtimens. Cette sorte de double emploi, qui en se multipliant pourrait occasionner de graves désordres, a provoqué de justes réclamations de la part des ministères remboursants.

Les intéressés auraient tort de croire avoir le droit de considérer comme présents des officiers passagers manquants au moment du départ, par la seule raison qu'ayant été comptés dans les achats de provisions de bouche, la déduction inattendue de ces passagers produirait un surcroit de dépense onéreux, et que les doubles frais occasionnés par ces officiers au département de la guerre devraient être à leur détriment, et que d'ailleurs l'autorité du bord n'était pas apte à rectifier le total numérique de l'état des passagers, arrêté par l'autorité supérieure qui avait vu effectuer l'embarquement.

Cette prétention est une erreur que rien ne saurait soutenir. On ne peut dans aucune circonstance, sans commettre un faux, certifier qu'un homme a été présent à bord, de telle à telle époque, lorsqu'il était à terre pendant le même temps, ni réclamer et recevoir de l'argent en remboursement de frais qui n'ont pas été occasionnés.

Je pense cependant que si un grand nombre d'officiers passagers venaient à manquer le départ, l'état-major de ce bâtiment serait en droit de réclamer une indemnité pour perte d'approvisionnemens de table, et il serait pris à ce sujet une décision par l'autorité supérieure.

Après avoir constaté la présence des divers passagers,

le commis d'administration en fait connaître l'effectif au commis aux vivres. Il procède ensuite à leur enregistrement sur le rôle d'équipage, dans l'ordre indiqué par les tableaux y annexés.

Les passagers n'ayant droit à bord à aucune espèce d'allocation, même ceux embarqués par l'administration des postes sur les bâtimens à vapeur, n'en doivent pas moins être portés à la suite du rôle d'équipage, afin d'être en mesure de pouvoir constater leur état civil, si le cas arrivait.

Le commis d'administration, suivant l'exigence de l'autorité locale, dresse un ou plusieurs états des passagers, qui doivent y être débarqués. L'envoi de ces listes doit précéder leur débarquement afin que les dispositions relatives à leur réception et casernement puissent être prises à terre.

Pour mettre le plus promptement possible un terme à l'encombrement du bâtiment chargé de troupes et soumis à une quarantaine, et en même temps pour diminuer les charges du département au compte duquel ces passagers sont nourris à bord, le débarquement en est fait au lazaret, immédiatement après l'arrivée dans un port de France.

Si lors de l'exécution d'une semblable mesure quelque exception avait lieu, le commis d'administration avertirait officieusement le capitaine qu'il doit en demander l'autorisation au préfet maritime, autorisation sans la-

quelle le bureau des revues ne paierait pas les frais de passage acquis pendant la quarantaine.

Le commis d'administration procède ensuite de la manière suivante, pour le paiement des frais de table :

1° Déterminer le nombre de jours de présence à bord de chaque passager, au moyen des dates d'embarquement et de débarquement annotées sur le rôle.

2° Multiplier individuellement ce nombre de jours par l'allocation journalière, et en porter le montant dans la colonne à ce destinée.

3° Additionner les quatre colonnes, *sommes à payer aux tables*, du commandant, des officiers, des élèves et des maîtres.

4° S'assurer de l'exactitude de ces totaux, en faisant concorder pour chaque table le total des journées de présence avec le total des sommes à payer.

5° Dresser un état nominatif portant décompte, en tout semblable au tableau du rôle.

6° Faire une copie des ordres d'embarquement.

Ces deux pièces seulement, certifiées par le commissaire aux revues, sont remises avec les originaux des ordres d'embarquement au sectionnaire qui, après vérification et enregistrement, expédie les divers mandats payables aux chefs de table.

Il n'est accordé aucune espèce d'allocation pour les enfants passagers au dessous de cinq ans.

Ceux âgés de cinq à seize ans, n'ont droit qu'à la moitié de l'allocation réglementaire.

Quant au remboursement des rations, qui se fait par les soins de la direction des subsistances, le commis d'administration n'a qu'à bien mentionner dans la colonne observations de l'état de mouvemens mensuels relatif aux vivres, numériquement, par corps, lieux et dates d'embarquement et de débarquement, tous les passagers nourris à bord pendant le mois, lesquels mouvemens doivent concorder avec les augmentations et les diminutions numériques relatées dans le même état.

Lorsqu'un ordre d'embarquement ne fait pas connaître l'âge des enfans passagers, et que ces enfans paraissent être âgés de plus de cinq ans, le commis d'administration doit constater ce fait, afin qu'il puisse être payé à la table la moitié de l'allocation occordée pour la nourriture des enfans âgés de 5 à 16 ans.

Les décomptes des frais de passage doivent être exclusivement ordonnancés aux chefs de table. Lorsque des circonstances imprévues empêchent les officiers passagers de vivre à la table de l'état-major, le montant des susdits décomptes leur est payé directement par les soins du chef de table.

Les officiers et les marins passagers, lorsqu'ils ont été débarqués définitivement du bâtiment d'où ils proviennent, comptent pour leur solde sur le bâtiment où ils prennent passage. Cette disposition est générale pour tous les passagers marins. Cependant lorsque ces sortes de mutations ont lieu entre des bâtimens placés à

L'une est remise au bureau des revues où elle reste comme pièce justificative.

L'autre, visée par le commissaire des revues, reste à l'appui des comptes matériels du commis d'administration.

Et la dernière, également signée du commissaire des revues, accompagne la demande en remplacement de l'objet perdu.

Le commis d'administration ne doit d'ailleurs exercer sur la solde des marins, d'autres retenues que celles prévues par les règlemens, et si quelque autorité voulait l'obliger à s'écarter de ce principe, il en réclamerait l'ordre par écrit, qu'il présenterait à la commission chargée d'examiner ses comptes.

PRISON.

Pendant leur séjour dans la prison de l'arsenal, soit par suite de désertion, ou pour cause de mauvaise conduite, les officiers-mariniers ou marins sont privés de la totalité de leur solde, et sont nourris aux frais de cet établissement.

Les hommes détenus dans la prison de l'amiral pour cause de délits commis contre la discipline, continuent d'être nourris par le bord et ne perdent pas leur solde de présence; mais lorsque le bâtiment est dans l'arsenal,

il leur est retenu la totalité de leurs deniers de poche, au profit de l'équipage. Cet acte de répression est juste en ce qu'il tourne à l'avantage de ceux auxquels l'absence des délinquants a occasionné un surcroît de travail.

Si le bâtiment n'est pas armé par des compagnies ou sections de compagnies, le commis d'administration alors chargé de payer l'équipage, exerce cette retenue. Il en dresse à cet effet un état et remet le montant à l'officier chargé du détail, qui lui en donne récépissé.

Il mentionne ensuite cette retenue dans la colonne observations de l'état de paiement, et garde le dit état d'apostilles à l'appui de ses comptes. (Voir modèle n° 5.)

Le registre des délibérations, le livre de caisse et le journal des recettes et des dépenses ayant pour objet la comptabilité des sommes en espèces ou en effets payées au conseil du bord, le commis d'administration, comme membre et secrétaire de ce conseil, doit apporter la plus grande régularité dans la tenue de ces registres et se conformer exactement aux modèles annexés à l'ordonnance de 1827.

Il doit encore à ce titre tenir un enregistrement journalier des lettres, réclamations et autres pièces relatives à la correspondance du conseil d'administration. Cet enregistrement doit mentionner la copie des lettres, la date de leur envoi et les réponses obtenues.

RÉCLAMATIONS.

Un principe de justice administrative doit porter le commis d'administration à se charger des réclamations des marins, lors même que ces réclamations ont pour objet des opérations antérieures à l'embarquement des réclamans. Cette justice, rendue à des marins incapables de parvenir eux-mêmes au but de leurs recherches, tourne d'ailleurs à l'avantage du service.

La négligence que MM. les commis d'administration apporteraient dans cette partie de leurs obligations, tendrait à léser les individus ayant droit, soit en laissant passer l'époque où il aurait pu être donné cours à leur demande, soit en ne leur fesant obtenir justice que trop tard. D'un autre côté ces lenteurs fomentent ordinairement le mécontentement et le dégoût du service parmi les intéressés, et influent plus ou moins directement sur leur activité dans le travail.

On ne saurait donc s'occuper trop promptement de ces sortes d'affaires.

Les réclamations qui sont le plus souvent adressées par les marins au commis d'administration, lorsqu'en droit elles devraient lui être communiquées par le capitaine, ont ordinairement pour objet :

Les renonciations à la navigation.

Les demandes de congé.

Les engagemens ou rengagemens volontaires.

Le parfait paiement des sommes acquises sur d'autres bâtimens.

Les sommes indûment apostillées aux marins.

Les hautes paies d'ancienneté.

Les certificats de présence au corps.

Les délégations consenties.

L'annulation des délégations.

L'avancement pour cause d'ancienneté au service.

Les procurations, etc.

RENONCIATIONS A LA MARINE.

Le commis d'administration ne doit pas négliger de faire connaître aux matelots renonciataires les conséquences de leur renonciation, détermination qui est souvent chez eux l'effet d'un mécontentement momentané. Il doit donc leur faire entrevoir la fausse condition où ils seront réduits après avoir renoncé à l'exercice de leur profession, s'ils n'ont pas d'autres moyens d'existence ; le désagrément qu'ils éprouveront en étant repris pour le service, s'ils se livrent à la pêche ou à toute autre profession maritime ; les avantages qu'ils p euvent obtenir pour eux-mêmes ou pour leur famille, en restant au service, etc. Si ces remontrances ne produisent aucun effet, le commis d'administration en rend compte au capitaine et constate cette renonciation par un certificat conforme au modèle n° 1, inséré dans le recueil de lois. Ce certificat, mentionné sur le rôle du bord, et communiqué au commissaire

des revues, qui en fait faire annotation sur le rôle du bureau, est ensuite envoyé au commissaire du quartier dans lequel est inscrit le renonciataire.

Le bord n'a plus à s'occuper des suites de ces renonciations.

Le congédiement des renonciataires a lieu après l'an qui doit suivre leur renonciation, d'après les ordres du ministre de la marine, à qui les commissaires de l'inscription maritime adressent, à la fin de chaque trimestre, l'état nominatif des marins de leurs quartiers qui ayant déclaré vouloir renoncer à la navigation ont accompli l'année de service obligatoire.

Les renonciations ne sont point admises en temps de guerre ou de préparatifs de guerre.

Si avant d'être congédié par suite de sa renonciation, un marin déclarait de nouveau vouloir continuer le service maritime, l'autorité du bord s'empresserait d'accueillir cette demande, dans l'intérêt de la marine, et il en serait fait, par les soins du commis d'administration, un second certificat, qui étant transmis au commissaire du quartier de l'inscrit, ferait anuler la renonciation précédente. Il n'est pas nécessaire de faire observer que cette contre-renonciation devrait être mentionnée sur le rôle d'équipage.

DEMANDES DE CONGÉS DÉFINITIFS.

Le congédiement des marins provenant du recrutement, devient l'objet d'une mesure générale prescrite par le ministre, et ne peut donner lieu à aucune ré-

clamation de la part de l'autorité du bord. Nous avons déjà démontré à l'article *débarquement* la manière de procéder pour obtenir le congédiement des enrôlés volontaires ayant terminé leur engagement, ou celui des marins inscrits ayant complété les trois années de service exigées, lorsque toutefois il n'y a pas suspension de congé. Je me borne seulement à faire observer que le commis d'administration doit toujours attendre que ces sortes de réclamations lui soient adressées par les hommes, qui, d'ailleurs, n'oublient jamais l'époque de leur libération.

Pour les demandes individuelles de congé, à soumettre au préfet maritime, le commis d'administration en dresse un état nominatif conforme au modèle n° 6.

ENGAGEMENS ET RENGAGEMENS DES MARINS DANS LES ÉQUIPAGES DE LIGNE.

Les marins de l'inscription embarqués, qui contractent volontairement un engagement ou un rengagement dans les équipages de ligne, reçoivent par le fait de cet engagement un avancement en classe ou en grade, jusqu'à celui de quartier-maître de première classe inclusivement, les engagemens des seconds maîtres et des maîtres devant être reçus par les divisions.

La durée de l'engagement volontaire est fixée à sept ans; celle des rengagemens à deux ans au moins et à cinq ans au plus.

Les marins de l'inscription ne peuvent être admis à

contracter un engagement que de 21 à 35 ans, et les officiers-mariniers que jusqu'à 45 ans.

Les engagemens et les rengagemens en cours de campagne, sont reçus par les conseils de bord; les actes, dressés en double expédition, suivant les modèles 2 et 3, après avoir été transcrits sur le rôle d'équipage, sont remis, au retour de la campagne, au préfet maritime.

Les conseils des bords ne sont autorisés à recevoir des engagemens que de la part des marins inscrits; ils renvoient à l'autorité civile les autres individus qui désirent s'engager.

L'engagé ou le rengagé ne peut être admis que sur des preuves de son aptitude et de sa bonne conduite, et doit réunir, pour l'avancement qu'il obtient, les conditions réglementaires prescrites.

Le commis d'administration, chargé de constater ces sortes d'actes, doit s'assurer que le contractant est propre au service pour lequel il s'engage, qu'il possède en outre toutes les qualités voulues par les règlemens, et lui donner connaissance des conditions et des avantages attachés au service dans les équipages de ligne.

RÉCLAMATIONS DE DÉCOMPTES.

Lorsqu'un marin passe d'un bâtiment sur un autre, le décompte des sommes acquises sur le bâtiment d'où il provient doit lui être payé par les soins du bureau des revues qui compte de la dépense; mais comme souvent les circonstances du service ou les règles administratives empêchent l'exécution de cette mesure, il résulte, par

suite de l'éloignement des dits marins au moment de la liquidation annuelle, que les sommes leur restant dues pour parfait paiement sont mises en dépôt dans la caisse des gens de mer de leur quartier.

Le commis d'administration donne cours le plus promptement possible aux réclamations ayant pour objet le remboursement tardif des susdits décomptes, en écrivant au commissaire aux revues du port où comptait le bâtiment.

Cette réclamation écrite sur un imprimé à cet usage, est ordinairement conçue de la manière suivante :

Les membres du conseil d'administration du..... ont l'honneur de transmettre à monsieur le commissaire des revues au port de....., la réclamation du nommé ....., matelot de....., inscrit à....., f°...n°.., actuellement embarqué sur....., ayant pour objet le parfait paiement des sommes qu'il a acquises à bord de ..... exercice.....

Prière de vouloir bien faire opérer, s'il y a lieu, la contre-remise de ce décompte à..... , en faveur du susdit réclamant.

A bord de..... le.....

Les membres du conseil d'administration.

La réponse faite à cette réclamation indique les démarches qu'il reste à faire.

APOSTILLES INDUMENT FAITES.

Il peut arriver que des sommes soient apostillées indûment au compte d'un marin ; le commis d'administra-

tion doit, par une recherche suivie, remonter à la source de ces sortes d'erreurs et en faire opérer la rectification.

CHEVRONS.

Quand un officier-marinier ou un matelot réclame la haute paie d'ancienneté, pour le premier ou le deuxième chevron, le conseil d'administration demande par écrit au commissaire du quartier où le matelot est inscrit, ou à la division, s'il appartient aux équipages, un certificat des services donnant droit au réclamant; la remise de cette pièce au commissaire aux revues, si toutefois elle constate le temps de service exigé, suffit pour faire allouer la haute paie réclamée, dont annotation doit être immédiatement faite sur le rôle d'équipage.

CERTIFICATS DE PRÉSENCE.

Les certificats de présence demandés par les marins embarqués leur sont délivrés par le conseil d'administration, lorsque toutefois ils en justifient le besoin. Ces certificats, rédigés conformément au modèle, sont revêtus du visa du commissaire aux revues et remis aux réclamants.

DÉLÉGATIONS.

Le commis d'administration fait connaître au bureau des revues les marins qui lui ont déclaré vouloir déléguer en faveur de leurs familles. Cette communication a lieu au moyen d'un certificat du conseil du bord, constatant la déclaration qui lui a été faite, comprenant les noms, prénoms, grades, quartiers, folios et numéros

d'inscription des délégataires, ainsi que les noms, parenté et domicile des délégués. L'annotation de ces délégations est immédiatement portée sur le rôle du bord.

Les officiers peuvent déléguer leurs appointemens en tout ou en partie, à leurs parents ou à des tiers.

Les officiers-mariniers et les marins, à l'exception des novices et des mousses, dont la solde est insuffisante, peuvent déléguer le tiers de leur solde à leur famille.

La fixation mensuelle des sommes à déléguer par les marins est portée au tableau annexé au rôle d'équipage. Les délégations des marins en faveur de leurs créanciers ne sont point autorisées, en raison de la protection que le gouvernement doit accorder aux familles des dits marins.

Les délégations en faveur des femmes ou enfants sont de droit et peuvent être faites d'office sans le consentement du marin, à moins que ce dernier ne donne des raisons majeures de son refus.

La loi ne permet pas à l'administration de la marine d'obliger les marins à déléguer à leurs père et mère ou à d'autres parens.

Cette disposition paraît d'abord monstrueuse et s'emble contraire à l'esprit des règlemens anciens, qui montrent d'ailleurs la plus grande sollicitude pour les familles des gens de mer; mais, dans ce cas, le législateur a voulu décider que le marin marié devait préférablement des secours à sa femme et à ses enfans, et pourvoir en même temps à ce que des pères et

mères, faiblement attachés à leurs enfans, ne pussent absorber indéfiniment le produit de leur travail.

D'ailleurs, il est si naturel qu'un marin encore garçon vienne volontairement à l'aide des auteurs de ses jours, lorsqu'ils sont accablés par l'âge et les infirmités, que la loi n'a pas cru nécessaire de prescrire un pareil devoir. Cependant si le contraire arrivait, le commis d'administration devrait employer les voies de la persuasion pour faire consentir au fils une délégation en faveur de son père ou de sa mère. Les domestiques et autres employés civils embarqués ne sont pas autorisés à déléguer, par cette juste considération, que le paiement des délégations aux familles est un bienfait dû aux gens de mer assujettis à l'inscription maritime, et que, d'ailleurs, ces domestiques pouvant, sans encourir de poursuites, déserter en pays étranger, et cette mutation ne pouvant être promptement connue au port d'armement, il serait continué indûment de payer la délégation à leurs familles.

Les marins au service de l'Etat ne peuvent faire cesser leur délégation en cours de campagne, à moins qu'ils ne prouvent par un certificat du commissaire de leur quartier la renonciation volontaire de leurs parents. Le commis d'administration à qui les marins s'adressent doit les instruire de cette formalité. Ce certificat de renonciation, présenté au commissaire des revues, sert à faire annuler la délégation.

PROCURATIONS.

Les commis d'administration peuvent en cours de campagne délivrer aux marins qui en font la demande des procurations conformes au modèle 17, seulement admissibles pour les paiements à faire par l'établissement des invalides.

Ces déclarations ayant pour but le paiement des décomptes aux familles des gens de mer, doivent être délivrées aux réclamans en bonne forme et sans retard.

Telles sont les réclamations qui sont faites ordinairement par les marins embarqués; l'accueil qui doit leur être fait, les soins qu'elles réclament ne sont pas la partie la moins importante des devoirs à remplir par le commis d'administration.

DU MATÉRIEL.

On entend par matériel d'un bâtiment armé le gréement, l'artillerie, les munitions de guerre, les marchandises, outils et ustensiles, l'ameublement, et généralement toutes les matières consommables et objets amovibles existant à bord.

La fixation des objets de toute nature à délivrer pour l'armement des bâtimens, est déterminée par le règlement du 21 septembre 1831.

Art. 1er. « Les quantités d'objets portés dans les ta-

bleaux et tarifs ci-annexés ayant été calculées dans la supposition des chances les plus défavorables qu'un bâtiment puisse avoir à subir, pendant six mois de campagne, elles seront considérées comme un maximum auquel les consommations ne doivent presque jamais atteindre, et, à moins de circonstances extraordinaires, elles devront suffire pour une campagne d'une durée plus longue. »

Art. 9. « Les fixations déterminées par le présent règlement ne pourront être dépassées, sous aucun prétexte, sans une autorisation expresse du ministre. »

Le commis d'administration est particulièrement comptable et responsable du matériel; mais comme il ne pourra it suivre journellement l'emploi de tant d'objets divers, ni veiller assez directement à leur conservation, ils sont répartis et confiés aux soins des différens maîtres chargés, qui sont tenus de lui en rendre compte au désarmement.

A cet effet, il ouvre à l'armement un registre balance, sur lequel sont inscrits les objets et matières délivrés par les directions à chaque maître. Ce registre balance, visé par le capitaine et l'officier en second, détermine l'existant primitif : cet existant, divisé en autant d'articles qu'il y a de maîtres, est reconnu par ces officiers-mariniers, qui en prennent charge sur la balance, en ces termes :

Nous soussignés, maîtres de diverses professions et autres comptables, embarqués sur....., déclarons

que tous les objets portés à la charge de chacun de nous, sur le présent inventaire, existent réellement à bord, à l'époque du..... et nous engageons à en tenir bon et fidèle compte.

Suivent les signatures des différens maîtres.

Nous soussignés, d'après la déclaration ci-dessus énoncée, avons rendu responsables les dits maîtres de tous les objets portés à leur article, dont ils auront à justifier, soit à leur débarquement, soit au désarmement du bâtiment.

Toulon, le

Le commis d'administration,

Vu l'officier chargé du détail,

Vu le commandant.

Ensuite, partant de ce point, toutes les dépenses et les recettes journalières, portées en augmentation ou en diminution sur le dit inventaire, font connaître le restant à bord au moment de la reddition des comptes.

RECETTES ORDINAIRES.

Les recettes ordinaires sont faites, dans les ports de France, après six mois de campagne, ou avant ce terme, suivant les circonstance du service, au moyen de billets de demande imprimés, délivrés par le magasin général.

Ces billets doivent toujours expliquer à quel titre les demandes sont faites, c'est-à-dire si elles ont pour motif :

Le remplacement d'objets consommés.

Le remplacement d'objets remis dans les ateliers.

Le remplacement d'objets remis à d'autres bâtimens.
Idem d'objets perdus.
Le complément ou le supplément à l'armement.

Lorsque le commis d'administration a reçu l'ordre de faire remplacer les objets d'approvisionnement consommés pendant la campagne, il détermine, au moyen du registre des consommations, le nombre et l'espèce de ces objets, et en fait les demandes, par articles de maîtres, directions et ateliers, sur les billets à ce destinés.

Il joint à l'appui des demandes en remplacement d'objets perdus, une copie du procès-verbal de perte ou de l'état d'apostille, si la valeur de l'objet perdu a été imputée au compte de l'homme.

Les demandes en remplacement d'objets remis dans les ateliers doivent être accompagnées des duplicatas, si les objets ont été changés, et d'une copie de l'état de versement, si remise en a été faite à un bâtiment.

Les demandes en complément ou en supplément à l'armement, faites par les ordres du capitaine, sont soumises à l'approbation des directeurs.

Ces divers billets de demandes, visés par l'officier chargé du détail et par le capitaine, sont ensuite remis aux maîtres qui doivent en réclamer la délivrance dans les ateliers du port.

Quand tous les effets demandés ont été reçus à bord, le commis d'administration en réclame les duplicatas, les porte sur son enregistrement des recettes, et les conserve soigneusement comme pièces justificatives.

Les quantités de matières à délivrer aux bâtimens armés, suivant le règlement de 1831, ne pouvant être dépassées, le commis d'administration doit observer cette disposition, lors même que les quantités consommées réellement excéderaient cette fixation réglementaire.

Si le capitaine jugeait convenable de s'écarter de cette règle, les quantités à demander en sus de la fixation devant être alors considérées comme remplacement de consommations extraordinaires, il en serait dressé des demandes particulières, accompagnées de pièces justificatives prévues par l'article 254 de l'ordonnance 1827.

Le commis d'administration étant obligé de dresser tous les six mois l'état général des recettes, contradictoirement avec le bureau des travaux, il doit tenir la main à ce que les maîtres lui remettent régulièrement les duplicatas des demandes qu'ils ont acquittées, puisque la privation de ces documens le mettrait dans l'impossibilité de dresser complètement le susdit état semestriel.

RECETTES EXTRAORDINAIRES.

Les recettes extraordinaires sont celles faites dans les colonies ou en pays étranger, en cours de campagne, ou provenant de cessions et versements d'autres bâtiments.

L'acquittement des dépenses opérées dans les pays étrangers a lieu par des états dont il sera fait mention à l'article CONSULATS.

Les états de versement sont dressés en double expédition par l'autorité du bâtiment qui fait la remise; une expédition de ces états reste entre les mains de la partie prenante ; l'autre, portant récépissé, est remise à qui de droit comme pièce de dépense.

Avant de certifier les pièces relatives à ces deux espèces de recettes, le commis d'administration doit consulter les maîtres au compte desquels elles ont eu lieu, et les leur faire signer comme en prenant charge.

Il peut y avoir à constater une autre espèce de recette très importante, en ce que sa publicité dépend de l'extrême attention et de la bonne foi du commis d'administration.

Il arrive, par suite d'omission dans les enregistremens, pertes de primatas de demandes, ou autres causes semblables, qu'il existe à bord, matériellement, des objets ou quantités de matière non compris dans l'inventaire.

Ces sortes d'irrégularités pouvant occasionner de graves abus, le commis d'administration devrait, s'il venait à les découvrir, en rendre compte au capitaine, et en dresser, conjointement avec l'officier chargé du détail et le maître à l'article duquel l'omission aurait été faite, un procès-verbal de recensement, pour servir à charger qui de droit.

Sur les bâtimens où il n'existe pas de magasin général, les maîtres pourraient aisément, malgré toute la surveillance des officiers, amasser des économies

en matière, provenant d'exagérations dans leurs consommations; cet approvisionnement clandestin, contraire à tout principe administratif, pourrait donner matière à malversation de la part des possesseurs.

Lorsque le commis d'administration, qui a aussi mandat de surveiller la gestion de ces maîtres, puisqu'il est le principal comptable, s'aperçoit de ces excédents, soit par la disproportion qu'il remarque entre les quantités existant en écriture, et celles portées en consommation, soit par les demandes à changer d'objets non compris dans l'inventaire, il doit d'abord porter ces objets en recette, comme seul moyen d'en justifier la dépense, et demander ensuite au capitaine à faire un état de recensement. (Voir le modèle n° 3.)

Par suite de ces mêmes dispositions, le commis d'administration doit aussi procéder par un état de redressement à la radiation des objets qui n'existent pas en nature, ou à la rectification d'autres erreurs pouvant léser les maîtres chargés, lorsque toutefois les réclamations de ces derniers sont reconnues bien légitimes. (Voir le modèle n° 8)

DÉPENSES.

Les dépenses en matériel sont divisées de la manière suivante :

Consommations journalières.

Versemens faits à d'autres bâtimens.

Remises définitives dans les ateliers.

Remises d'objets à changer.

Pertes occasionnées par évènemens de force majeure.

Dans les cinq premiers jours du mois, chaque maître remet à l'officier chargé du détail de son article, la feuille des objets de consommation journalière, dépensés pendant le mois écoulé. Ces feuilles de consommations, vérifiées et signées par les susdits officiers, et visées par l'officier en second, sont ensuite remises au commis d'administration qui les transcrit nominativement sur son registre de consommations, et numériquement sur l'inventaire-balance.

La transcription de ces feuilles est certifiée par lui et soumise au visa de l'officier en second et du capitaine.

Suivant l'esprit des règlemens en vigueur, le commis d'administration n'a aucun contrôle à exercer sur les quantités consommées. Si néanmoins il remarquait dans les feuilles de consommations des objets confectionnés ou ustensiles, dont la perte ne peut être constatée que par procès-verbaux, il devrait en réclamer la radiation, ainsi que la rectification d'erreurs telles que exagérations, manque de formes, insuffisance ou incohérence de motifs, qui auraient pu échapper à la vérification de l'officier chargé du détail.

Il semblerait d'ailleurs, en résumant les dispositions générales contenues dans l'article 17 de l'ordonnance 1764, et dans les articles 462, 250, 254, 567 et 568 de l'ordonnance 1827, que lorsque la consommation mensuelle d'une matière quelconque excède infiniment la fixation réglementaire, elle devrait être considérée comme dépense extraordinaire, et justifiée par une autorisation écrite du commandant; mais on conçoit ensuite que cette formalité intérieure demeurerait sans effet par les seules conditions attachées au remplacement des consommations, remplacement qui ne peut être accordé avant l'époque déterminée et dans les proportions établies, à moins des pièces justifiant des dépenses extraordinaires, qui seulement alors doivent être réclamées par le commis d'administration.

Toute consommation journalière doit cesser pendant le séjour du bâtiment dans l'enceinte de l'arsenal.

VERSEMENS.

Les versements d'objets à un autre bâtiment, ordonnés par le capitaine, sont dressés par le commis d'administration, suivant le modèle n° 67 du Recueil des lois. Les duplicatas de ces versements, portant récépissé, lui sont renvoyés comme pièces justificatives de dépense.

Les remises définitives dans les magasins, d'objets dont l'emploi n'est plus nécessaire à bord, par suite de changements faits dans l'installation intérieure, sont faites sur des billets de remise grand format, suivant les indications portées sur les dits billets.

Les objets du matériel entièrement hors de service, c'est-à-dire, ceux qui ne peuvent pas être réparés, sont remis dans les ateliers pour être changés. Cette opération exige d'une part un billet de remise petit format, et de l'autre un billet de demande en remplacement de l'objet remis, ce qui occasionne dépense et recette.

Cette complication de formes réclame depuis longtemps des modifications. Cette double action de dépense et de recette, imposée au change d'un outil, par exemple, ne sert qu'à embarrasser le compte du matériel, lorsque ces sortes de changements, multipliés extraordinairement par les besoins continuels du service, pourraient être aussi bien effectués sur un simple billet.

Quoique les maîtres chargés soient personnellement intéressés à remettre au commis d'administration les duplicatas des remises qu'ils ont faites, afin que par leur annotation sur la balance ils puissent en être déchargés, le commis d'administration doit cependant leur rappeler l'exécution de cette mesure prévoyante, et se faire rendre tous les matins, ou le plus souvent possible, les duplicatas des remises ou des demandes effectuées la veille.

Il est bon de faire observer que le désordre, dans certaines comptabilités du matériel, vient en grande partie de la perte de duplicatas de remises à changer.

Dans ce même esprit de prévision en faveur des maîtres chargés, nécessaire surtout à bord des petits bâtimens, où la maistrance est souvent composée de ma-

telots fesant fonctions, le commis d'administration doit engager ces officiers-mariniers à mentionner sur leur cahier de consommations les remises opérées pendant le mois ; cette opération peut leur servir de garantie, dans le cas où le commis d'administration perdrait lui-même quelques uns des dits duplicatas.

Il est juste que le commis d'administration, même dans l'intérêt du service, fasse bien connaître aux maîtres chargés les devoirs et les précautions qui leur sont imposées par cette charge, ainsi que les négligences qui pourraient compromettre leur responsabilité.

Il doit pareillement renouveler leurs feuilles d'armement à la fin de chaque année, ou lors de chaque renouvellement de sa balance, parce qu'il est nécessaire qu'un maître sache bien les ressources qu'il possède pour les besoins du bâtiment.

PERTES PAR FORCE MAJEURE.

Lorsqu'un objet de quelque valeur a été perdu par suite d'évènement de mer, le maître à l'article duquel cet objet perdu appartient, doit, immédiatement après en avoir rendu compte à l'officier de quart, à celui chargé de son détail et à l'officier en second, en prévenir le commis d'administration. Ces trois officiers, chargés de constater cette perte, prennent de concert toutes les informations propres à les convaincre de la vérité du fait qui leur est signalé, le font mentionner sur le journal du bord et en rendent compte au capitaine, qui donne l'ordre au commis d'administration de

rédiger un procès-verbal.

Ce procès-berbal, dressé sur le registre à ce destiné, suivant le modèle n° 60, doit mentionner, d'une manière claire, précise et détaillée, toutes les circonstances de la perte.

Le commis d'administration ne saurait être trop attentif à donner à ces pièces le caractère d'authenticité qu'elles méritent, et sur l'examen desquelles la commission chargée de vérifier ses comptes doit exercer plus tard une juste sévérité.

Comme l'un des principaux constatant, le commis d'administration doit tenir sérieusement à être prévenu de ces pertes majeures, par le maître chargé, au moins avant la fin des 24 heures, afin d'être en mesure de recueillir tous les renseignemens dont il croira avoir besoin.

Appelé à faire partie des commissions nommées par le capitaine, à l'effet de constater que des voiles, ou autres objets importans, sont hors de service, il doit librement donner son avis, lors même qu'il serait contraire à celui des autres. Dans le cas où il jugerait les dits objets bons à servir et qu'on exigeât leur condamnation, il demanderait l'ordre écrit du capitaine. Il exigerait pareillement un ordre écrit si, en cours de campagne, une autorité quelconque jugeait convenable de faire altérer la forme ou les dimensions de quelque partie du matériel, de manière à compromettre la responsabilité du maître, obligé de rendre ces objets au

port tels en dimensions qu'il les a reçus. S'il arrivait que malgré ses représentations, la détérioration fût consommée d'autorité, et qu'il ne lui fût pas donné la garantie prescrite, il en prendrait acte pour en faire un rapport à l'autorité maritime du port d'armement, si toute fois les objets détériorés étaient d'une valeur importante.

L'invraisemblance qu'on remarque quelquefois sur les inventaires-balance, la différence entre les quantités et espèces d'objets portées sur ces inventaires et celles qui existent réellement à bord, proviennent encore, outre les pertes de duplicatas, de l'inexactitude avec laquelle sont faits les divers billets de demande ou de remise. Il peut arriver que des objets changés dans les ateliers trois ou quatre fois pendant l'année, soient portés sur les notes des maîtres, sous trois ou quatre dénominations différentes : ces sortes d'irrégularités rendent l'inscription de ces billets sur la balance aussi laborieuse qu'incertaine.

Le commis d'administration doit donc tenir à ce que la nomenclature des objets portés sur les billets de demandes ou de remises soit conforme à la nomenclature de l'inventaire.

En résumant les opérations relatives au compte matériel, on voit que les états semestriels des objets délivrés au bâtiment par les directions, les procès-verbaux de recensement, les états d'objets reçus en pays étrangers, et les primatas de versemens, annotés sur la balance

sont les pièces justificatives établissant la recette;

Que les duplicatas de remises et de versemens, les procès-verbaux de pertes, les états de consommations, les états d'apostilles et les états de redressement, pareillement inscrits sur la balance, sont les pièces justificatives de la dépense;

Et que la différence de cette recette à cette dépense fait connaître le restant à bord, au moment de la reddition de comptes;

Que ce restant à bord, reconnu par chaque maître, visé par l'autorité du bord et certifié véritable par le commissaire des travaux, détermine le fait de bonne gestion et le paiement de la gratification qui en est la récompense.

Cette disposition seule doit faire comprendre aux jeunes administrateurs embarqués l'importance attachée au service du matériel qui leur est confié, et combien ils sont doublement intéressés à en accomplir toutes les exigences.

Dans tous les cas de recette, et surtout de dépense extraordinaire, ils doivent réclamer de l'autorité supérieure du bord, toutes les garanties nécessaires, et bien se pénétrer que sur eux seuls, au désarmement, pèserait la responsabilité, s'ils n'avaient pas eu soin de recueillir toutes les pièces justificatives.

DU MAGASIN GÉNÉRAL.

La réunion et le classement dans un seul local du bâtiment, de tous les objets d'approvisionnement et de rechange, sous la garde et les soins d'un seul maître, est une installation qui a l'avantage réel de tenir ces objets dans un meilleur état de conservation, de les avoir en main plus promptement, lorsqu'il est besoin d'en faire usage, et par dessus tout de rendre plus difficiles et même impossibles les malversations auxquelles des maîtres chargés pourraient être tentés de recourir.

Avant la création de ces magasins de bord, chaque maître avait à sa disposition, sous sa clé, les divers objets de rechange et de consommation journalière de son article, en faisait arbitrairement usage, et ce n'était qu'à la fin du mois qu'il donnait connaissance au commis aux revues et aux officiers chargés de son détail, des quantités dépensées. On conçoit que, malgré toute la surveillance possible, les chefs ne pouvaient reconnaître que très imparfaitement l'exactitude de ces dépenses, et qu'il était facile à ces maîtres, en forçant le chiffre de leurs consommations, de se ménager un approvisionnement particulier d'économies dont ils auraient pu disposer à leur profit.

Aujourd'hui les maîtres chargés déposent dans le magasin général du bord, sous la responsabilité du magasinier, tous les objets de rechange et autres qu'ils embarquent, et ne peuvent y toucher qu'au fur et à mesure

des besoins journaliers, sur des bons vérifiés et signés par les officiers chargés de leurs articles et par l'officier en second, qui s'assurent si les quantités demandées sont en rapport avec l'ouvrage à exécuter. Ces bons partiels servent ensuite à contrôler les feuilles mensuelles de consommation.

VIVRES.

Le commis aux vivres est placé sous la surveillance du commis d'administration, qui exerce ou doit exercer un contrôle sur toutes ses opérations. Il tient à cet effet un rôle de rations dont tous les enregistremens doivent concorder avec le rôle de rations tenu par le commis comptable.

On a eu tort de croire vulgairement que le contrôle à exercer sur les commis aux vivres était illusoire, en ce que ces agents responsables avaient à rendre des comptes directement à la direction des subsistances.

Cette prétention, suite de l'isolement des autres services où s'est toujours maintenue la direction des subsistances, est tellement injuste, qu'elle viserait à laisser au commis aux vivres une indépendance que n'a même pas le commis d'administration.

On pourrait aussi considérer comme illusoire le contrôle du capitaine sur les comptes du commis d'administration, puisque ce dernier n'a aussi à rendre des

comptes matériels qu'à l'autorité du port d'armement.

Ainsi en étendant ce principe erroné de responsabilité personnelle sur les maîtres chargés, qui sont aussi responsables, on verrait bientôt disparaître à bord la subordination administrative, qui fait la garantie de l'intérêt public.

D'ailleurs, si l'on veut bien prendre en considération les sommes immenses qui découlent du trésor pour achats de vivres, la facilité que pourrait avoir le commis de détourner à son profit une partie de l'approvisionnement, et de compromettre la subsistance de l'équipage, la possibilité de faire subir aux denrées des altérations, à son avantage, et au préjudice des rationnaires, on conviendra que la surveillance du service des vivres, attribuée au commis d'administration et à l'officier chargé du détail, est de la plus grande nécessité.

Il est donc urgent que, conformément à l'ordonnance de 1827, le commis d'administration soit présent autant que possible aux délivrances de vivres faites pour le bord, qu'il assiste parfois aux distributions journalières faites à l'équipage, qu'il vérifie les poids et mesures employés dans ces distributions, et enfin qu'il examine scrupuleusement toutes les pièces qui sont soumises à son visa par le commis aux vivres.

Les opérations ordinaires relatives à la comptabilité des vivres sont :

La tenue du rôle de rations.

Les demandes de vivres de journalier.
idem. de campagne.
Les versemens reçus.
Les procès-verbaux de vivres avariés.
Les états de mouvemens pour journalier.
idem. relatifs aux vivres de campagne.
Les consommations extraordinaires.

La tenue du rôle de rations est parfaitement expliquée par les inscriptions et annotations consignées dans ce registre : il entre seulement en propos de faire remarquer que la complication outrée des tableaux, et les doubles enregistrements de ce rôle, réclament des modifications.

Quand il y a lieu de faire des demandes de vivres de journalier, le commis d'administration remet au commis aux vivres un extrait de revues fesant connaître le nombre de rationnaires présens à bord; cette situation numérique, certifiée par lui et visée par le capitaine et l'officier en second, sert à faire dresser par la direction des subsistances, les demandes partielles des denrées; ces bons sont ensuite présentés au commis d'administration qui doit assister à leur acquitement, et les signer en conséquence.

La présence du commis d'administration aux recettes de vivres faites à terre par le commis, n'est pas illusoire, puisqu'elle aurait pour but d'empêcher ce comptable de laisser pour son compte, entre les mains des fournisseurs, une partie des rations demandées.

Les demandes à compléter les vivres de campagne sont soumises à l'approbation du préfet maritime ; elles doivent mentionner le nombre d'individus composant l'effectif, le nombre de mois à compléter, et les quantités et espèces de denrées existantes à bord, lesquelles doivent entrer en déduction de l'approvisionnement demandé.

Les versements et les procès-verbaux à dresser pour constater que des vivres sont avariés, sont à peu près soumis aux mêmes formalités que pour le matériel. On peut consulter d'ailleurs, à ce sujet, le recueil d'ordonnances, page 379 et suivantes.

Les consommations extraordinaires ont lieu par :

1° L'emploi de denrées ou ustensiles à des usages autres que ceux auxquels ils sont destinés.

2° La délivrance de supplemens de rations pour cause de boulimie.

3° Les rations délivrées aux ouvriers du port, travaillant à bord, en rade.

4° Les doubles rations à l'équipage accordées par le règlement.

5° Les doubles rations de vin accordées à l'équipage, à l'occasion de travaux forcés, etc.

Ces cinq sortes de dépenses, détaillées sur cinq états particuliers, doivent être justifiées ainsi qu'il suit.

L'emploi non réglementaire de denrées, par un procès-verbal, ou un ordre écrit du capitaine.

Les rations délivrées pour boulimie, par un certificat du chirurgien-major.

L'état des rations fournies aux ouvriers du port, par les billets de destination de leurs directions.

Les doubles rations extraordinaires, ordonnées par le capitaine, par un ordre écrit de cet officier.

Règle générale, le commis d'administration doit conserver un double de toutes les pièces de recette et de dépense qu'il a signées, soit comme pièces à l'appui des inscriptions portées sur son rôle de rations, soit pour être apte à bien certifier l'existant à bord, en cas d'incapacité, d'absence ou de mauvaise gestion du commis comptable, et d'ailleurs par ce seul principe général, qu'il doit constamment être à même de répondre aux renseignemens de toute nature qui peuvent lui être demandés, relativement à l'administration du bâtiment.

Les états des mouvemens mensuels étant la base des consommations, puisqu'ils font connaître à la direction des subsistances le nombre d'hommes qui ont été nourris à bord pendant le mois, réclament rigoureusement toute l'attention du commis d'administration; nous avons déjà fait remarquer que l'exactitude de ces états est fondée sur la concordance qui doit exister entre les journées individuelles de présence, arrêtées à la suite du rôle de rations, et les totaux des mêmes journées obtenus par le registre de situations journalières d'équipage.

ÉTAT CIVIL.

A bord des bâtimens armés, le commis d'administration remplit les fonctions d'officier de l'état civil, en vertu de l'article 59, livre 1er, titre 2, chapitre 2, du Code civil.

Les devoirs importans qui lui sont imposés à cet égard ont été recueillis dans une instruction du 2 juillet 1828.

Les commis d'administration envieux de bien remplir cette partie intéressante de leurs obligations, doivent nécessairement, par des lectures fréquentes, se familiariser avec les dispositions nombreuses contenues dans la susdite instruction.

Ils doivent aussi considérer que les divers actes qu'ils sont appelés à constater, comme officiers instrumentaires, devant offrir un caractère d'authenticité d'autant plus désirable que ces actes sont destinés à régler les intérêts de plusieurs familles, ils ne doivent rien négliger pour les dresser avec toute la régularité possible.

La responsabilité qui pèserait sur l'officier instrumentaire, auteur d'un acte erroné, serait une conséquence toute naturelle de l'indépendance qui lui est dévolue dans l'exereice de ces fonctions.

Il faut surtout que le commis d'administration sache bien que sa compétence cesse toutes les fois que le bâtiment peut ou doit relâcher dans les 24 heures qui

suivent le décès, ou toute autre circonstance de l'état civil.

Les commis d'administration qui n'auraient pas complété leur 21e année, ne pourraient remplir les fonctions d'officier instrumentaire ; leur inattention sur ce point entraînerait la nullité des actes qu'ils auraient dressés.

Les renseignemens contenus dans le contrôle signalétique, devant servir à bien rédiger les divers actes de l'état civil, le commis d'administration doit être très attentif à ne pas y laisser subsister de lacunes.

Il doit en outre y inscrire toutes les personnes de l'état-major.

L'absence de tout renseignement, touchant le lieu et la date de la naissance d'un individu quelconque, pourrait le mettre dans l'impossibilité de constater le décès de cet individu, si le cas arrivait.

Les conditions de la compétence ou de l'incompétence de l'officier instrumentaire à bord, doivent aussi être bien appréciées.

Lorsque le bâtiment est dans un port, toute compétence cesse complètement.

Quoique dans toutes les circonstances le commis d'administration puisse délivrer des procurations à l'effet de faire toucher aux familles les décomptes mis en dépôt dans la caisse des invalides, il ne devrait pas en conclure qu'il a aussi le droit de donner procuration pour

faire toucher des arrérages de rentes, ou portion d'héritage.

SERVICE DANS LES COLONIES.

Les dépenses faites par les bâtimens, en relâche ou en station dans les colonies françaises, sont considérées comme des avances faites pour le compte du service métropole, et réciproquement.

L'acquittement de ces dépenses a lieu sur les fonds de la caisse coloniale, ou au moyen de traites, suivant les ressources de la colonie.

Leur justification, soumise à des règles analogues à la nature de ce service d'outre-mer, est attribuée à l'administration coloniale, dirigée par un ordonnateur.

Je crois donc pouvoir me dispenser d'entrer ici dans tous les détails de ce service, qu'on trouvera d'ailleurs dans le Recueil des lois, page 429.

SERVICE DANS LES PAYS ÉTRANGERS.

Si le service administratif des bâtimens, dans les ports de France, où il est soumis au contrôle immédiat d'une autorité maritime bien organisée, réclame toute l'attention des commis d'administration, cette attention devient bien plus nécessaire lorsque les bâtimens séjournent dans les ports étrangers.

S'il est une position qui doive flatter l'amour propre d'un administrateur embarqué, et exciter son émulation, c'est celle qu'il occupe dans ces circonstances, où il est appelé à constater plus directement les dépenses, à les acquitter en traites, et à en transmettre par lui-même,

au ministre, les pièces justificatives.

Il ne saurait donc apporter trop d'application dans l'exécution d'un service pour lequel on lui a concédé beaucoup d'indépendance.

Les dépenses que le département de la marine est obligé d'acquitter sur presque tous les lieux maritimes du globe, soit pour subvenir aux besoins des bâtimens de guerre, soit pour assurer le rapatriement des marins, avait donné lieu, en 1819, au perfectionnement du système des traites; cette combinaison simple et habile, due à l'administration de M. le baron Portal, en faisant disparaître d'anciens abus, des embarras de régularisation, et d'autres inconvéniens, a eu pour résultat d'inspirer en notre faveur, dans les pays lointains, une confiance tellement précieuse qu'elle pourrait, en cas de guerre maritime, nous assurer des ressources infinies pour les besoins de la flotte.

Une ordonnance du mois de mai 1838, apporta des modifications dans cette partie importante des dépenses publiques, pour en mieux assurer l'acquittement et la régularisation.

Suivant les ordonnances de 1819 et de 1838, les chefs de légation, consuls-généraux et consuls titulaires de France en pays étrangers, représentant l'administration de la marine, avaient été chargés de tirer des traites sur le trésor public, pour acquitter les dépenses occasionnées par les bâtimens de guerre, et d'en établir

eux-mêmes la justification, conjointement avec les autorités de bord. Ces attributions appartenaient au commis d'administration, sous les ordres du capitaine, lorsque ces dépenses étaient faites sur des points où il n'existait pas de consuls titulaires.

Une dépêche du 22 avril 1841, en étendant l'applica- de cette dernière mesure, arrête que l'acquittement et la régularisation des dépenses faites dans les ports étrangers, appartiendront exclusivement aux officiers commandants et aux agents comptables des bâtimens, sauf l'obligation maintenue aux consuls de les guider dans leur choix, et de leur faire connaître les ressources de la localité.

Ce haut témoignage de confiance donné aux administrateurs embarqués, a dû les engager à redoubler d'attention. La moindre irrégularité, la plus légère erreur dans cette partie de leurs devoirs, tout en portant atteinte à la confiance que nous devons être jaloux d'inspirer dans les pays étrangers, compromettrait leur responsabilité particulière, qui ne peut être dégagée qu'après l'envoi et l'examen des pièces justificatives de ces dépenses.

Voici, en conséquence de ce changement, la marche à suivre par les commis d'administration, lorsque le bâtiment est en relâche dans un port étranger :

1° Prendre les ordres du capitaine, relativement aux quantités et espèces de vivres ou de matières nécessaires au bâtiment.

2° Se rendre auprès du consul pour lui faire connaître l'approvisionnement dont on a besoin, et pour savoir si les ressources de la localité pourront y suffire.

3° Consulter les derniers marchés, ainsi que les certificats délivrés aux fournisseurs par les bâtimens auxquels il a été fait précédemment des fournitures.

4° Examiner si les dits marchés n'ont pas plus d'une année d'existence, et si les prix auxquels ils ont été passés ne sont pas trop disproportionnés aux prix courants du jour.

5° Rendre compte de cet examen au capitaine, qui statuera s'il y a lieu d'accepter le précédent marché, ou s'il est urgent d'en passer un autre.

6° S'il n'existe point de marché, préparer plusieurs formules de ces marchés, conformes au modèle imprimé, se rendre avec la commission, dont il doit faire partie, à la chancellerie, où l'adjudication doit se faire en présence du consul, qui doit donner son avis, signer le marché passé et en conserver une expédition.

7° Dans les lieux où il n'y a pas de consul, procéder en présence de l'officier désigné par le capitaine, aux passations de marchés et à l'achat de vivres nécessaires.

8° Réclamer auprès de deux négocians du pays un certificat du cours du change, faire viser cette pièce par le consul et en demander la traduction, si elle était écrite en langue étrangère.

Le commis d'administration peut se dispenser de remplir cette dernière formalité, lorsque les prix des mar-

chés sont exprimés en monnaie de France.

9° Régulariser les dépenses à la fin de chaque mois, ou avant cette époque, en cas de départ, suivant qu'il est détaillé au modèle n° 9.

Les dépenses accessoires et menus frais, tels que ceux de pilotage, qui ne peuvent être acquittées par le bord, continueront d'être payées par les soins des consuls.

Dans la passation des marchés, le commis d'administration ayant nécessairement voix délibérative, peut faire les observations qu'il croit être dans l'intérêt du service, touchant le prix des denrées, et leur soumission à la concurrence, seul moyen d'obtenir les clauses les plus favorables à la marine.

Conformément à la certification portée au bas des états de demandes, le commis d'administration doit s'assurer si les quantités portées sur les dits états ont été réellement embarquées, et s'il s'apercevait que les vivres ou matières fussent de mauvaise qualité, il en rendrait compte au capitaine, qui en ordonnerait le rejet, s'il le jugeait convenable; et si le départ du bâtiment s'opposait à l'exécution de cette mesure, le certificat à donner au fournisseur, touchant la manière dont ses engagemens ont été remplis, serait conçu en conséquence.

Il faut ajouter que les nombreuses obligations imposées à l'officier commandant ne lui permettant pas toujours de songer à toutes les dispositions de prévoyance prescrites par les ordonnances, sur la comptabilité, c'est au commis d'administration qu'il appartient de les

lui rappeler, de manière à le convaincre que ses représentations n'ont d'autre but que l'intérêt du service.

SERVICE DES PRISES.

Les attributions des commis d'administration en matière de prises, exprimées par les anciennes ordonnances et maintenues par l'ordonnance du 31 octobre 1827, sont aussi celles qui ont éprouvé le moins d'altération.

En considérant d'un côté le rôle secondaire qu'ont à remplir les commis d'administration dans plusieurs parties de leur service, et de l'autre l'intervention active qui leur a été réservée dans les cas de prises maritimes, il semblerait qu'on leur a laissé cette indépendance comme une garantie accordée à des actes d'un haut intérêt public.

Le commis d'administration se transporte à bord des prises, avec l'officier chargé d'en prendre possession.

Il constate cette prise par un procès-verbal, conforme aux modèles imprimés, page 694 et suivantes du Recueil des lois et ordonnances, dans lequel il désigne les bâtimens qui doivent avoir part à la prise.

Il dresse un état sommaire du bâtiment et des effets, marchandises ou approvisionnemens qu'il contient, d'après les factures, ou le rapport des hommes de l'équipage; fait signer cette pièce par le capitaine du bâtiment capturé, ou mentionne son refus s'il y a lieu.

Il mentionne plus particulièrement les diamans, bijoux ou autres objets précieux, qui se trouveraient à bord de la prise; les consigne à l'officier conducteur, ou

s'il le juge plus convenable, il les fait transporter à son bord, où ils sont placés sous la responsabilité du commandant et sous la sienne.

Excepté les vivres, munitions, agrès, etc., nécessaires pour conduire la prise, il fait mettre dans la cale tous les objets non fermés, appose les scellés sur les écoutilles, portes, coffres, ballots, armoires, etc., et mentionne cette opération sur l'état sommaire.

Il certifie cet inventaire, le fait signer par le capitaine du navire pris et par l'officier chargé de conduire la prise, auquel il en remet une copie.

Il veille à ce que rien ne soit détourné, et rend compte au capitaine des précautions qu'il a prises.

Il se saisit préalablement de tous les papiers qui peuvent servir à caractériser la prise, tels que rôle d'équipage, connaissemens, factures, etc., et en charge l'officier, pour qu'ils soient remis à l'officier d'administration du port où la prise est envoyée.

Il remet pareillement à l'officier conducteur un rôle d'équipage des marins détachés pour le service de la prise.

Il dresse une liste des prisonniers pour être remise au chef maritime du port où ils seront débarqués.

S'il est fourni, du vaisseau preneur, des munitions à la prise, le commis d'administration dresse l'état des dépenses extraordinaires en vivres, munitions ou autres objets, nécessitées par cette circonstance; lequel état doit servir à établir le remboursement à

faire par les armateurs, si la prise est déclarée nulle ou à déterminer la déduction à opérer sur le produit de la dite prise.

Cet état doit être certifié par lui, visé par l'officier chargé de conduire la prise, l'officier en second, et le commandant du bâtiment capteur.

Il dresse un état semblable des munitions et autres objets, tirés de la prise, pour le service du bâtiment capteur.

Il constate avec le plus grand soin, par un procès-verbal conforme au modèle, la destruction des prises, lorsque le commandant du bâtiment a jugé cette mesure nécessaire.

Arrivé dans le port d'armement, il adresse un rapport au chef administratif sur les circonstances de la prise, avec toutes les pièces y relatives.

Suivant l'esprit de ces dispositions, exclusivement attribuées au commis d'administration, s'il arrivait qu'il fût empêché dans leur exécution, par quelque cause que ce fut, il en rendrait compte à qui de droit.

ÉPAVES.

En résumant par analogie les articles 19, 20, 21, 24 et 27, livre 4, titre 9 de l'ordonnance de 1681, dont les dispositions ne paraissent pas avoir été abrogées ni modifiées par les règlemens ultérieurs, il en résulte que les épaves trouvées sur les flots, tirées du fond de la mer, trouvées sur le rivage ou sur les grèves, par un bâtiment de guerre, dont il est ici question, dol-

vent être constatées par un procès-verbal, placées en lieu de sûreté et remises entre les mains de l'autorité maritime du premier port de France où le bâtiment arrive ;

Que par suite des publications faites par le commissaire de l'inscription maritime de ce port, les propriétaires des dites épaves, dûment reconnus, peuvent les réclamer après un an et un jour, à partir de la publication qui en a été faite, en remboursant toutefois, les frais de leur sauvetage, lorsqu'il s'agit d'objets trouvés sur le rivage ou dans les rades ;

Que lorsque les objets naufragés ont été trouvés en pleine mer ou tirés de son fond, le tiers de leur valeur est allouée aux sauveteurs, et les deux autres tiers déposés dans la caisse des gens de mer pour être restitués aux propriétaires, s'ils les réclament, déduction faite des frais;

Et que ceux qui ayant trouvé une épave ne lui donneraient pas la destination voulue par le droit, pourraient être poursuivis comme recéleurs.

Si les ordonnances publiées sur le service à bord des bâtimens de l'Etat, depuis 1681, n'ont reproduit aucune de ces dispositions sur les épaves, on peut en conclure que la nature du service imposé aux bâtimens de guerre, les embarras attachés au sauvetage d'objets qui sont presque toujours d'une valeur douteuse, et dont la répartition, subordonnée à des longueurs, des procédures et des frais, n'offrirait aucun profit réel,

ni aux propriétaires ni aux sauveteurs, ne permettent pas toujours de s'y soumettre, à moins que l'épave fût d'une importance réelle, un navire submergé, par exemple, encore faudrait-il que le sauvetage pût s'en effectuer sans compromettre la mission ou la sûreté du bâtiment.

NAUFRAGES.

Les devoirs des commis d'administration dans les naufrages sont tracés par l'obligation seule imposée aux officiers commandans de ne pas interrompre, dans ces cas, l'exercice de leurs fonctions, et aux officiers et marins de continuer l'observance des règles de la discipline, soit qu'il y ait ou non possibilité de sauver les débris du bâtiment, et tant qu'ils restent réunis en corps.

Le commis d'administration, essentiellement destiné à constater, sous les ordres du capitaine, doit donc continuer sa mission, et constater tous les actes ou opérations subséquentes au sinistre, surtout si le sauvetage peut s'effectuer.

Le commis d'administration a principalement à se conformer aux dispositions prescrites par les articles 573 et 574 de l'ordonnance de 1827.

Le service qu'il a à remplir comme greffier dans les conseils de justice a déjà été mentionné dans ce volume à l'article de la Justice à bord des bâtimens de l'Etat.

Voir pour ce qui a rapport à l'établissement des droits

des marins aux pensions à la page 225 du Recueil des lois et ordonnances.

EMBARQUEMENT DU COMMIS D'ADMINISTRATION EN COURS DE CAMPAGNE.

Lorsqu'un commis d'administration débarque avant les deux années de gestion exigées pour la reddition des comptes, il est imposé à son successeur l'obligation de suivre sa comptabilité.

Quoique les irrégularités trouvées par la commission chargée plus tard d'examiner ces comptes, soient signalées au désavantage de ceux qui les ont faites, le commis d'administration ainsi chargé de continuer la comptabilité d'un bâtiment, doit en examiner tous les élémens avec la plus scrupuleuse attention, en présence de son prédécesseur, afin de l'obliger, s'il y a lieu, à mettre à jour les registres arriérés, à les établir s'ils ne l'avaient pas été, ou à lui représenter les documens et pièces de comptabilité qui n'auraient pas été recueillis.

Cette exigence devient légitime par l'embarras où se trouverait le remplaçant, au moment d'arrêter les comptes annuels par suite de lacunes ou désordres dans les comptes du remplacé.

Donc, pour se prémunir contre un pareil embarras, lorsqu'un commis d'administration est appelé à suivre la comptabilité d'un autre, il doit dans son propre intérêt procéder à son entrée en fonctions de la manière suivante :

1° Constater par un procès-verbal les quantités et espèces d'effets d'habillement, le savon et le tabac existant à bord le jour de son embarquement.

Cette première opération est une des plus importantes, puisqu'elle a pour but d'affranchir le nouveau commis d'administration des imputations qui pourraient être faites au compte du conseil, par suite de déficits reconnus lors de la reddition des comptes.

2° Collationner le rôle d'équipage du bord avec celui du bureau des revues, pour s'assurer qu'il est parfaitement à jour, après, d'ailleurs, avoir vérifié son exactitude par un appel général de l'équipage.

3° Se faire représenter les pièces à l'appui des inscriptions portées sur le rôle.

4° Voir les arrêtés des trois registres du conseil d'administration.

5° Voir si le registre des consommations est à jour et si les pièces à l'appui ont été recueillies.

6° Examiner principalement l'inventaire-balance, réclamer les duplicatas de remises dans les ateliers, ou autres pièces de dépenses faites depuis le dernier arrêté du dit inventaire, ainsi que les duplicatas des demandes obtenues depuis le dernier état semestriel.

7° Se faire représenter les objets qui sont à la charge particulière du commis d'administration, tels que cachet, cire d'Espagne, registres, règlemens, poids et mesures, etc.

8° S'assurer enfin que tous les registres dont la tenue

est prescrite par les règlemens existent, et qu'ils sont à jour.

Si le commis d'administration découvrait, par suite de cette inspection, des irrégularités ou des lacunes tellement graves qu'il ne pût y suppléer sans compromettre ses intérêts, et surtout s'il était obligé de prendre une telle comptabilité sans l'assistance de son prédécesseur, il se trouverait dans la dure nécessité d'en rendre compte au commissaire général, après en avoir prévenu le capitaine.

Lorsqu'un commis d'administration, en débarquant, est autorisé à rendre ses comptes, il emporte avec lui :

Linventaire-balance, avec pièces à l'appui.

Le registre des délibérations du conseil.

Le registre de caisse.

Le journal des recettes et des dépenses.

Le livret d'habillement.

Le livret de solde.

Et toutes les pièces relatives à ces registres.

Alors son successeur n'a plus qu'à renouveler les susdits registres, et à examiner ceux qui restent entre ses mains.

SERVICE AU DÉSARMEMENT OU A LA REDDITION DES COMPTES.

C'est au désarmement du bâtiment, ou à la reddition des comptes, qu'un administrateur recueille le fruit de ses soins, ou subit les conséquences de sa négligence.

Un commis d'administration peut, avec quelques efforts

médiocres, satisfaire aux exigences extérieures et les plus habituelles de son service; mais ce n'est qu'au moment de la justification générale de ses opérations administratives, qu'on peut juger de quelle manière il a rempli son mandat.

Il est donc urgent d'observer les dispositions réglementaires qui prescrivent de ne débarquer un agent comptable que par suite d'avancement ou pour cause de maladie, puisque cette prescription tend à le mettre dans l'obligation de rendre des comptes, et conséquemment à l'obliger de remplir exactement tous ses devoirs.

Affranchi de cette obligation laborieuse, en passant successivement d'un bâtiment à un autre, avant le temps exigé pour la reddition, un administrateur négligent pourrait avec sécurité semer le désordre dans plusieurs comptabilités.

Lorsque le bâtiment est entré dans le port pour désarmer, le commis d'administration arrête définitivement son registre des consommations, ainsi que l'inventaire-balance, sur lequel il fait ressortir le restant à bord; il fait ensuite tous les billets qui doivent servir à opérer la remise définitive de ce restant dans les divers ateliers, et les remet aux maîtres; lorsque tous les duplicatas de ces remises lui ont été présentés, il se rend au bureau des travaux, avec les registres et pièces relatifs au compte du matériel, à la vérification duquel il est procédé.

Le commis d'administration s'occupe ensuite de la li-

quidation du compte habillement, et s'il existait à bord un restant d'approvisionnement de cette nature, il aurait dû commencer, avant tout, à en faire la remise au magasin de la division.

Lorsque le bâtiment, entièrement désarmé, a été rendu à la direction des mouvemens du port, les marins des compagnies ou du complément d'équipage, et tous les maîtres chargés, sont destinés à la division, et, à partir de ce jour, sont closes toutes les dépenses au compte du bâtiment. Le commis d'administration décompte alors et arrête son rôle d'équipage, et il est procédé à la liquidation de la solde acquise, de la même manière qu'il a été expliqué pour le compte annuel, dans les attributions du commissaire au revues.

Les certificats délivrés par le commissaire aux revues, le conseil d'administration de la division, le directeur des subsistances de la marine, et principalement par le commissaire des travaux, faisant connaître la manière dont le commis d'administration a géré les diverses parties de sa comptabilité, sont soumis au conseil d'administration du port; ce conseil adresse en conséquence un rapport au ministre de la marine, qui décide s'il y a lieu à payer ou à supprimer la gratification allouée pour bonne gestion.

La vérification du compte matériel étant quelquefois subordonnée à des longueurs incompatibles avec l'intérêt des maîtres chargés, lesquels, après avoir rempli leur tâche, doivent rentrer dans leurs foyers ou rece-

voir une nouvelle destination, il est juste, dans ce cas, que le commis d'administration leur délivre le certificat de décharge, sans la présentation duquel ils ne peuvent toucher leur parfait paiement de solde.

Si, plus tard, par suite de la vérification exercée par le commissaire des travaux, il y avait lieu d'augmenter en partie le restant à bord, déterminé primitivement par le commis d'administration, la quantité remise effectivement par le maître, étant reconnue incomplète, il devrait lui être imputé la valeur de cette différence; mais si, pour cause de décès ou de cessation de service, cette imputation ne pouvait être ainsi exercée, elle pèserait ou devrait peser sur le commis d'administration, responsable en fait et en droit des pertes occasionnées par son inexactitude.

Tels sont les principaux devoirs à remplir par les administrateurs embarqués. Les commençants acquerront par la lecture attentive des lois, ordonnances et règlemens sur la marine, une connaissance plus étendue de leurs nombreuses obligations.

Quant aux dispositions à prendre dans les cas non prévus par ces règlemens, lorsqu'ils ne pourront en référer à l'autorité supérieure, elles leur seront dictées par l'esprit des règlemens généraux qu'ils auront commentés.

RÉFLEXIONS

SUR

L'ORGANISATION DU CORPS D'ADMINISTRATION DE LA MARINE.

La loi du concours attachée aux admissions, dans l'administration de la marine, a eu pour conséquence de régénérer un personnel que la nature des anciennes institutions avait rendu imparfait, et de former un corps d'administrateurs qui, avec les mêmes connaissances pratiques, offrent en outre, par leur instruction théorique, des garanties certaines pour l'accomplissement de la mission importante qui leur est confiée.

Ce nouvel état moral d'un corps qui, après tant de vicissitudes, a été reconnu inhérent à la marine, a naturellement inspiré aux membres qui le composent le désir d'être assimilés complètement aux officiers des autres corps spéciaux maritimes.

Cette prétention, loin d'être exagérée, tend à faire disparaître l'irrégularité et l'incertitude des positions exceptionnelles qu'on remarque uniquement dans le commissariat de la marine, à exciter une heureuse émulation, et à faire naître la sécurité parmi des employés qui, avec la conviction de leur utilité, doivent considérer à regret qu'ils ne sont pas traités de la même ma-

nière que ceux auxquels ils sont adjoints pour l'ensemble général d'un même service.

L'assimilation des administrateurs de la marine aux officiers de vaisseau, au corps d'ingénieurs, et aux officiers de santé, autant qu'elle peut leur être accordée par rapport à ce que ces différens services ont de plus particulier, est donc un des besoins qui se font le plus sentir.

Par suite de cette assimilation, insuffisamment définie, ou contradictoire, les commis entretenus de la marine, embarqués comme passagers, ont été nourris à la table des élèves, jusqu'au 25 mars 1839.

Ces mêmes officiers civils, d'ailleurs assimilés par leurs attributions aux enseignes de vaisseau, aux chirurgiens de deuxième classe, aux ingénieurs de troisième classe, et aux adjudans d'administration de la guerre de première classe, n'ont que des appointements fixes très inférieurs.

Les divers officiers que je viens de désigner sont promus par ordonnances royales; on attache la même importance aux nominations de sous-lieutenans, d'élèves de première et deuxième classe, de chirurgiens de troisième classe et d'élèves ingénieurs, lorsque les commis de marine sont nommés par le ministre.

Le corps des officiers de vaisseau, celui des officiers de santé, le génie maritime, l'intendance militaire ont des élèves entretenus, ou correspondants à ce grade,

nommés par le Roi, et occupant le dernier degré de l'échelle hiérarchique, tandis que le commissariat n'a que des écrivains créés par le commissaire général, à la suite d'examens, et payés sur des fonds communs.

Ces agents sans grade réel, ces auxiliaires qui composent en grande partie la masse active du corps, peuvent, après avoir été embarqués en qualité de commis d'administration, rétrograder dans la condition précaire d'écrivains, à 600 francs d'appointemens, et ils n'ont droit, jusqu'à présent, qu'à une pension de retraite de 240 francs, après 25 ou 30 ans de service dans les bureaux.

On pense généralement qu'il serait rationnel de mettre le commissariat en harmonie avec les autres corps de la marine, en assimilant l'écrivain ou l'élève d'administration, à l'élève de première classe; le commis de marine ou officier ordinaire d'administration, à l'enseigne de vaisseau; le commis principal ou officier principal d'administration, au lieutenant de vaisseau, et ainsi de suite.

Il y a à considérer, en outre, que les mesures à garder dans l'emploi des fonds qui peuvent être alloués au département de la marine, les inconvéniens attachés à la formation d'un cadre de commis entretenus assez nombreux pour suffire à l'extension imprévue des armemens, joints à l'impossibilité de diminuer, dans ces circonstances pr[illegible]soires, les ressources des bureaux, imposent la nécessité d'embarquer comme commis d'ad-

ministration des écrivains qui n'ont souvent que trois ou quatre mois de service.

En admettant la nécessité de s'en tenir au système actuel, il conviendrait, tout en donnant à ces jeunes employés une position fixe, de mettre la nature de l'examen qu'on leur fait subir en rapport avec les fonctions auxquelles le cours des choses les appelle.

Or, voici le mode d'admission que l'opinion publique regarderait comme le plus convenable.

Les jeunes gens âgés de 18 à 20 ans, qui se destineraient au service administratif de la marine, seraient d'abord examinés sur la langue française, l'arithmétique, la géométrie élémentaire et l'écriture.

Après avoir satisfait à cet examen introductif, ils seraient admis à commencer leur surnumérariat ou temps de service préparatoire, sans solde.

La durée de ce temps d'épreuve serait de dix-huit mois, passés alternativement aux bureaux des revues, aux divers détails du matériel naval, dans les arsenaux et dans les bureaux d'inscription maritime.

Indépendamment de ce service actif et pratique, ils seraient réunis une fois par semaine dans des écoles d'administration qu'il conviendrait d'instituer à cet effet dans chaque port.

Après ces dix-huit mois d'épreuve, ils seraient admis à concourir pour l'obtention du grade d'élève d'administration de la marine.

Les canditdats auraient à traiter oralement les prin-

cipales questions administratives, et à expliquer la manière d'opérer dans les diverses parties du service.

Ces élèves d'administration, aux appointemens fixes, ayant ainsi fait preuve d'aptitude, et justifié de leurs connaissances fondamentales du métier, pourraient être promus aux grades supérieurs sans concourir de nouveau.

On pense que ce mode d'admission et d'avancement, en assurant aux travailleurs la récompense d'une activité réelle, qui ne leur permet pas toujours de se livrer à des études théoriques, procurerait un plus grand nombre d'employés capables.

Dans un ouvrage essentiellement élémentaire, j'aurais dû me dispenser de hasarder des réflexions, touchant des questions de la plus haute difficulté, que les administrateurs les plus éclairés craindraient de soulever, et qui peuvent, d'ailleurs, être différemment interprêtées. Cependant j'ose espérer que ces réflexions seront reçues avec indulgence, si on ne juge mon œuvre que par son caractère d'utilité.

FIN.

(eens de

(Modèle N° 2inis

Supplément à la mer.	TOTAL de la solde à bord des BATIMENS
F.	F.
10	«
00 50	6,250
10 75	4,375
750	3,750
600	3,000
450	2,250
300	1,500

ORDONNANCE 1791.	EFFECTIF.	DONNA
Ordonnateurs.....	4	24
Chefs d'Administration des constructions.....	4	7
Contrôleurs.....	7	6nissaire
Chefs d'Administration de comptabilité.....	37	5m pr
Sous-Chefs des travaux des constructions et bâtimens civils.....	88	3m or
Sous-chefs d'Administration détail des ponts et chaussées.....	137	2commis
Guides des constructions et des travaux.....	10	1s d'adn
Elèves Ingénieurs.....	6	1is princ
Aides des bâtimens civils..	10	1m or
Commis d'Administration..	353	6, tion... 1
Commissaires auditeurs...	4	1, yés à l' 3, orts...
Sous-contrôleurs.....	20	2,
Greffiers.....	4	2,
Préposés des classes.....	100	«
Frais d'Ecrivains.....	«	24,

rateurs de la Marine, de 1791 à 1835.

ICE 1829.	EFFECTIF.	APPOINTEMENTS.	ORDONNANCE 1835.	EFFECTIF.	APPOINTEMENTS.
		F.			F.
Généraux...	6	8, 10 et 12,000	Commissaires-Généraux de 2e classe.....	5	9 et 12,000
acipaux.....	3	6,000			
naires.....	29	4 et 5,000	Commissaires-ordinaires de 2e classe....	25	5 et 6,000
ires.....	84	2,400 et 3,000	Sous-commissaires	102	3,800
nistration...	6	800			
paux.....	15	2,000	Commis-principaux.....	99	2,300
naires.....	20	12, 14 et 1,600	Commis - ordinaires de 3e classe.....	270	12, 14 et 1,600
.....	23	«	Commis des Directions ne faisant pas partie du commissariat.....	51	»
lministration	360	«	Frais d'Ecrivains, Directions et Commissariat....	«	575,000

IS	MARINS en subsistance	TOTAL général des présens.	Pertes.	Gains.	DÉTAIL des MOUVEMENS.	ABSENS à l'hôpital	ABSENS en désertion.

EXERCICE 1841.

mois de juin.

ets perdus par leur négligence.

EXERCICE

mois

urant du mois de

de l'équipage, conformé-

Sommes retenues.	OBSERVATIONS.
3,10	
3,10	

argé du détail,

ncs dix centimes pour être

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 06277 0246

DO NOT REMOVE
OR
MUTILATE CARD